

# TRABALHO EM CENÁRIO DE GLOBALIZAÇÃO: o pólo automobilístico de Gravataí e implicações sociais em empresas locais

*Sandro Ruduit Garcia*  
*Sônia Guimarães*

## INTRODUÇÃO

Os debates sobre o processo de globalização<sup>1</sup> e suas implicações sociais, particularmente no mundo do trabalho, têm merecido especial atenção das ciências sociais. Estudos empíricos e reflexões teóricas, que abordam diferentes ângulos do problema, evidenciam a complexidade, a abrangência, as contradições, a diversidade, assim como os riscos e oportunidades presentes naquele processo, contribuindo para uma maior precisão no exame do tema. A questão central que fundamenta a discussão deste artigo resume-se na seguinte indagação: *Quais as características do processo de globalização e que implicações sociais dele*

*decorreriam para a esfera local?* Posto de outra forma: Quantos efeitos positivos e (ou) negativos decorreriam de uma dinâmica incontável dos mercados e quantos decorreriam dos recursos e das estratégias dos atores sociais, situados em contextos políticos e institucionais específicos?

Correndo o risco de simplificação, o debate sobre globalização poderia ser brevemente resumido nos tipos de argumentos a seguir. As teses de Hirst e Thompson (2001), de Chesnais (1996) e de Arrighi (1997) (nas quais se referencia boa parte da literatura sociológica no Brasil) tentam demonstrar, em tom pessimista, que o fenômeno não seria qualitativamente distinto das formas já existentes de expansão capitalista, revelando-se, no presente, mais *continuidades* do que rupturas: degradação social, concentração do capital, desemprego, trabalho precário e subordinação do local ao global. Para Hirst e Thompson, por exemplo, o conceito de globalização seria nada mais que um mito. Embora reconheçam mudanças significativas na economia mundial, contestam a idéia de que tais mudanças sejam suficientes para configurar um novo tipo de sistema econômico e de que o nível

<sup>1</sup> Globalização é um conceito controverso com diferentes significados ou discursos, como afirma Therborn (2000), referindo-se a diferentes dimensões da sociedade – econômica, política, social e cultural – e com fortes conotações político-ideológicas. Pode-se definir o processo de globalização, com o apoio de diferentes estudos (entre outros, Beck, 1999; Castells, 1999; Therborn, 2000), como a configuração de uma nova realidade social na qual os atores sociais orientam suas ações considerando referências globais que estão situadas em uma esfera transnacional de poder político e econômico. Para uma discussão abrangente do fenômeno, vide *International Sociology* (ISA), v. 15, n. 2, June, 2000.

de interdependência e integração das economias no presente seja diferente do que ocorreu no passado. Para eles, a globalização seria a nova face do imperialismo e, como tal, os mercados globais não seriam capazes de impor limites aos atores nacionais.

Em oposição, há argumentos de que o fenômeno representaria uma descontinuidade, em face de formas anteriores de relações de troca internacional, com implicações significativas para a vida social. Tal posição enfatiza as *rupturas* do processo. Parte dessa literatura, ilustrada pelos argumentos de Ohmae (1996), afirma, em tom otimista, que a globalização gera crescimento econômico e bem-estar local, requer a redução do papel das instituições nacionais (notadamente o Estado-Nação), padronizando o processo produtivo e as relações de trabalho, homogeneizando os sistemas produtivos e as instituições sociais. Mantendo a idéia de ruptura, porém reconhecendo as contradições da nova realidade, outro tipo de argumento é desenvolvido por Castells (1999), que analisa as mudanças econômicas da atualidade a partir da perspectiva das tecnologias da informação e da comunicação, consideradas fundamentais para expansão da economia global. Desse ponto de vista, Castells distingue “*economia mundial*” (que caracterizaria um tipo de acumulação de capital ocorrida desde o século XVI) e “*economia global*” – “*capacidade de trabalhar como uma unidade em tempo real em escala planetária*” (1999, p. 92).

Essas idéias são bem conhecidas, e torna-se desnecessário aprofundá-las. O importante é chamar a atenção para o fato de que, mais recentemente, o foco da discussão tem mudado: há menos preocupação com os riscos impostos pelo sistema global à autonomia política e econômica do país e com o debate sobre a conveniência ou não de o país integrar-se ao sistema global. Ao contrário, a discussão parece girar em torno da questão sobre qual seria a melhor forma de integrar-se e beneficiar-se com isso.

A competição e a busca por novos mercados forçam os agentes nacionais a aceitarem as regras econômicas e os atores globais. Entretanto, na maioria das vezes, a relação de poder entre os ato-

res globais e nacionais é marcada pela desigualdade. Essa realidade, todavia, não significa necessariamente uma relação unilateral, como freqüentemente proposto. O movimento é sempre dialético: os agentes subordinados tendem a reagir e a criar alternativas que podem transformar-se em oportunidades. Dessa perspectiva, a globalização poderia ser considerada não apenas como uma força de aniquilamento das condições locais, mas também como força potencializadora de novas capacidades. Cabe, portanto, conhecer a forma como os agentes locais reagem à nova situação, dominada por grande mobilidade do capital e pelas corporações multinacionais, submetendo-os a rápidas e inesperadas mudanças.

Afirma-se, no presente artigo, com o apoio em formulações de autores como Beck (1999), Castells (1999) e Therborn (2000, 2001), que o processo de globalização é modelado por diferentes contextos institucionais e por recursos e estratégias dos atores sociais implicados. Nesse sentido, supõe-se que as mudanças sociais decorrentes conteriam, potencialmente, riscos e oportunidades, cuja realização dependeria da capacidade dos atores locais de interagir com as forças e os agentes globais. Tal argumento é discutido mediante a análise empírica do novo pólo automobilístico de Gravataí (RS) – tomado como expressão do processo de globalização – e seus reflexos em empresas fornecedoras locais. O referido pólo é constituído por uma unidade montadora da General Motors do Brasil (GMB), instalada naquele município no ano de 2000, no contexto do novo ciclo de investimentos automotivos realizados no país, na segunda metade da década de 1990.

Nosso argumento é de que as relações entre o global e o local podem constituir-se em um processo traumático, em razão não apenas da intensidade e da velocidade das mudanças, da complexidade das tecnologias estrangeiras, do desequilíbrio das relações entre os agentes, mas também porque os agentes globais desafiam relações consolidadas, ideologias e identidades locais. Apesar das perdas, os agentes locais tendem a desenvolver estratégias para se ajustarem favoravelmente ao

novo ambiente. Esse pode ser um esforço difícil, posto que requer atuar sob uma lógica diferente, que inclui não apenas novos atores e regras, mas também a adoção de novos conceitos: idéias como estabilidade, permanência, homogeneidade, autonomia, soberania são substituídas por instabilidade, contingência, dependência e complexidade. O desafio para os atores locais é o de construir um novo curso de ação que considere um novo tipo de contexto e de relações.

O objetivo deste artigo, portanto, consiste em apreender aspectos do processo de globalização, através do exame da presença do novo pólo automobilístico de Gravataí e de suas implicações sociais locais, tendo como foco a análise da reestruturação do processo produtivo e das mudanças nas relações de trabalho e de emprego nas empresas locais e considerando-se o desempenho da montadora (relações próximas da idéia de cooperação ou de subordinação), das instituições locais (ativo, passivo, indiferente) e dos recursos e estratégias das empresas (capital, tipo de produto e tecnologia, acesso a mercados).

Os dados empíricos foram obtidos por meio de entrevistas semi-estruturadas, realizadas com gestores da fábrica da GMB em Gravataí; com gestores de sete empresas fornecedoras locais; e com lideranças do sindicato de trabalhadores.<sup>2</sup> Ademais, obtiveram-se informações complementares em diferentes fontes secundárias: contratos e acordos coletivos de trabalho, relatórios da Prefeitura Municipal, Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS, MTE) e anuários estatísticos da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos

<sup>2</sup> As empresas locais pesquisadas produzem componentes com variável complexidade tecnológica e valor agregado do produto e situam-se em diferentes níveis da cadeia produtiva: um grande fabricante de sistemas de barra homocinética e de eixo dianteiro (I nível da cadeia); um grande fabricante de sistemas de direção (I nível da cadeia); um pequeno fabricante de usinados de precisão (II nível da cadeia); um médio fabricante de usinados e forjados (II nível da cadeia); um médio fabricante de componentes de borracha (II nível da cadeia); um médio fabricante de escovas de carvão e porta escovas (II nível da cadeia); e uma microempresa fabricante de usinados de baixa precisão (III nível da cadeia). O sindicato situa-se no município de Gravataí e representa os trabalhadores do novo pólo industrial, bem como das demais empresas do setor metalúrgico, mecânico e eletroeletrônico daquele município.

Automotores (ANFAVEA) e do Sindicato dos Fabricantes de Autopeças (SINDIPEÇAS).

O artigo está dividido em três partes: na primeira, apresentam-se, sucintamente, aspectos relacionados à constituição de novos pólos automobilísticos, com o objetivo de evidenciar o processo de globalização do setor, focalizando o caso do Brasil; na segunda, caracteriza-se a experiência do novo pólo automobilístico de Gravataí; na terceira, examinam-se os reflexos da presença da montadora sobre o processo produtivo e sobre as relações de trabalho e emprego nas empresas locais pesquisadas. Por fim, formulam-se as principais conclusões da análise, tentando responder à questão proposta.

## GLOBALIZAÇÃO E NOVOS PÓLOS AUTOMOBILÍSTICOS

A partir de meados da década de 1990, o processo de globalização atinge mundialmente o setor automobilístico, com a constituição de novos pólos de produção industrial. Neste século XXI, o setor é marcado por uma nova geração de fábricas mais produtivas e flexíveis do que as plantas montadoras tradicionais, apoiando-se em referências competitivas e produtivas globais: diversificação e inovação de modelos, comercialização de modelos mundiais, segmentação de mercados de produtos, busca de maior integração entre empresas e entre mercados, maior flexibilidade e produtividade no processo produtivo, prospecção de mercados emergentes.

O processo de globalização do setor (expresso na constituição de novos pólos automobilísticos) resulta da conjugação de diferentes fatores. Em primeiro lugar, os principais mercados consumidores acham-se com demanda relativamente saturada, comportando-se como mercados maduros (Estados Unidos, Japão, Alemanha, Itália, França e Reino Unido), o que obriga as montadoras à prospecção de mercados e ao investimento em países emergentes (Nelder; Harrys; Evens, 2001; Pries, 2003). Como se observa na Tabela 1, países

Tabela 1 - Número de autoveículos e habitantes por autoveículo das principais frotas circulantes mundiais (1992-2002)

País	Número de autoveículos (milhões)			Hab./autoveículo	
	1992	2002	Variação %	1992	2002
Estados Unidos	189,7	225,5	18,9	1,3	1,2
Japão	61,7	74,0	19,9	2,0	2,3
Alemanha	42,0	48,2	14,8	1,9	1,8
Itália	32,3	37,7	16,7	1,8	1,7
França	29,1	35,1	20,6	1,9	2,0
Reino Unido	26,8	32,9	22,7	2,1	2,0
Rússia	27,5	24,4	-10,6	11,0	6,8
Espanha	15,8	23,0	45,6	2,5	2,1
Brasil	14,4	21,3	47,9	10,6	8,2
México	10,4	18,9	81,7	8,3	7,7
Canadá	17,0	18,3	7,6	1,6	1,8
Coréia do Sul	5,2	13,9	167,3	8,4	4,8
China	7,0	13,9	98,6	200,0	170,2
Polônia	7,9	12,9	63,3	4,9	3,6
Austrália	10,0	12,5	25,0	1,7	1,9
Índia	4,7	11,9	153,2	180,8	106,2
Holanda	6,3	7,7	22,2	2,4	2,4
Arábia Saudita	2,7	7,2	166,7	5,6	7,6
Argentina	5,8	6,9	19,0	5,5	6,9
Tailândia	3,0	6,7	123,3	19,0	11,9

Fonte: Composição a partir de ANFAVEA (2004) e de SINDIPEÇAS (2004).

com importantes frotas de autoveículos têm apresentado reduzidas taxas de crescimento dessas frotas, em razão de que já detêm baixa relação de habitantes por autoveículo. São os casos dos Estados Unidos, do Japão, da Alemanha, da Itália, da França, do Reino Unido, da Rússia, do Canadá, da Austrália e da Holanda. Por outro lado, há países cujos mercados mostram-se promissores, porquanto apresentam importantes taxas de crescimento da frota e ainda mantêm elevada proporção de habitantes por autoveículo, casos da China (que abriu seu mercado às montadoras ocidentais na década 1990), da Coréia do Sul, da Índia, da Tailândia e da Arábia Saudita, na Ásia; da Polônia, no Leste Europeu; e do Brasil e do México, na América Latina. A Espanha vem expandindo a frota de forma consistente, porém, já apresenta baixa proporção de habitantes por autoveículo, devendo reduzir o crescimento de seu mercado. Na Ar-

gentina, a frota pouco tem crescido em face da recessão econômica.

Em segundo lugar, a constituição de blocos político-econômicos regionais (como o MERCOSUL e o NAFTA) e os novos acordos multilaterais no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) potencializam novos mercados consumidores, atraindo interesse e investimentos de montadoras para a exploração desses mercados. A partir da década de 1990, o setor depara-se com a facilitação dos fluxos comerciais entre países e com a integração de mercados (como ocorre com países pós-socialistas, no âmbito da União Européia) (Lung, 2002). Chama a atenção que a produção e a comercialização do automóvel bem como o seu uso, que vinham sendo regulamentados na esfera nacional, passam a depender de negociações entre governos e entre estes e corporações automobilísticas, extrapolando a esfera nacional de

governos e de filiais locais (Freysenet, 2005).

Em terceiro lugar, assiste-se ao ingresso de novos competidores no mercado mundial, mediante processos de fusão, aquisição ou aliança entre corporações, com conseqüente aumento da concorrência, o que implica a exploração de novos mercados e o investimento em novas plantas industriais, para além dos países de origem dessas corporações (Cutcher-Gershenfeld *et al.*, 1998). As fusões e aquisições (como, Daimler-Chrysler-Mitsubishi, Renault-Nissan, Peugeot-Citröen, Volkswagen-Audi-Seat-Skoda, Ford-Mazda, Volvo-Land Rover) e alianças entre montadoras (General Motors-Toyota na NUMMI, Toyota-Honda, General Motors-Fiat) visam à repartição de riscos e investimentos, ao ganho de escalas de produção e de compras e à busca de complementaridades entre empresas (acesso a novos mercados, competências organizacionais e tecnologias) (Ikeda; Nakagawa, 2001).

Em quarto lugar, a oferta de mão-de-obra escolarizada e relativamente barata, a disponibilidade de infra-estrutura adequada (redes de telecomunicações, de energia e de transporte) e, em muitos casos, a concessão de incentivos fiscais e de subsídios governamentais, em países em desenvolvimento e no interior de países desenvolvidos (*greenfields*), estimulam a instalação de novas plantas montadoras pelas corporações automobilísticas (Aller; Garcés, 2002; Courtaux-Kotbi, 2004; Zhang, 2005).

Nessas circunstâncias, o processo de globalização do setor automobilístico constitui uma realidade paradoxal: plantas consideradas obsoletas em regiões de consolidada capacidade de produção industrial nos países de mercado maduro (Estados Unidos, Reino Unido, França, Alemanha e outros) são fechadas, enquanto, no interior desses países e em países em desenvolvimento (Brasil, México, Coréia do Sul, China, países do Leste Europeu e outros), são abertas novas fábricas<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Segundo Lung (2002), no período de 1991 a 2002, a França teve fechadas as plantas da Renault e da Chausson e abertas as da MCC, da Toyota e da Selvenord. No Reino Unido, foram fechadas as plantas da Rover, da Foden, da

(Lung, 2002; Nelder; Harrys; Evens, 2001). Países em desenvolvimento tornam-se mercados atraentes para as montadoras pelo potencial crescimento e pelos baixos custos de produção e passam a receber uma onda de investimentos em novas plantas que tende a diversificar (há novos competidores, modelos de produto e mercados consumidores) e a desconcentrar a atividade de produção no setor (O'Brien; Karmokolias, 1995; Freysenet, 2005).

Conforme mostra a Tabela 2, grandes países produtores de autoveículos tendem a reduzir sua participação relativa no mercado mundial, como nos casos dos Estados Unidos<sup>4</sup>, do Japão, da França, do Canadá, do Reino Unido e da Itália. Por outro lado, observa-se propensão à expansão da participação relativa no mercado mundial de produtores emergentes (notadamente a China, a Coréia do Sul, a Espanha, o México e a Índia), bem como o surgimento de importantes países produtores, antes inexpressivos (Tailândia, Irã e República Tcheca). O Brasil eleva a produção em números absolutos, embora mantenha a mesma participação relativa no cenário internacional. No caso da Alemanha, pode-se conjecturar que o crescimento de sua produção relaciona-se, antes, com a ampliação da atividade no lado oriental do que com a expansão no lado ocidental.

No Brasil, o setor automobilístico e o de autopeças ajustam-se à globalização mediante po-

GM e da Ford e abertas as da Honda e da Toyota. Na Suécia, fecharam-se unidades da Saab e da Volvo (Uddevalla e Kalmar), e abriu-se a Autonova. Na Itália, foram fechadas a Lancia (Desio e Chivasso), a Innocenti e a Fiat (Rivalta), e foi aberta uma unidade da Fiat (Melfi). Na Alemanha, abriram-se unidades da Opel, da Mercedes, da Volkswagen, da Porsche e da BMW. Na Espanha, fecharam-se a Renault e a Seat (Barcelona), e abriu-se a Seat (Martorell). Em Portugal, fecharam-se Renault e Ford, e foi aberta a Autoeuropa. Na Bélgica, foi fechada uma unidade da Renault. Na Hungria, foi fechada a unidade da GM, e foram abertas a Suzuki e a Audi. Na Polônia, fechou-se a planta da Ford, e abriu-se a da Opel. Ainda na Austria, foi aberta uma planta da Eurostar; na Eslováquia, da Volkswagen; nos Países Baixos, da NedCar. Outro dado interessante é o de que, em novembro de 2005, a General Motors anunciou o corte de 30 mil empregos e o fechamento de cinco fábricas nos Estados Unidos, até o ano de 2008.

<sup>4</sup> Em novembro de 2005, a General Motors anunciou o corte de 30 mil empregos e o fechamento de cinco fábricas nos Estados Unidos, até o ano de 2008.

Tabela 2 - Países fabricantes de autoveículos (1993-2003)

País	1993		2003	
	Milhões de unidades	%	Milhões de unidades	%
Estados Unidos	10,9	23,2	12,1	19,9
Japão	11,2	23,9	10,3	17,0
Alemanha	4,0	8,5	5,5	9,1
China	1,3	2,8	4,4	7,3
França	3,2	6,8	3,6	5,9
Coréia do Sul	2,0	4,3	3,2	5,3
Espanha	1,8	3,8	3,0	5,0
Canadá	2,2	4,7	2,5	4,1
Reino Unido	1,6	3,4	1,8	3,0
Brasil	1,4	3,0	1,8	3,0
México	1,1	2,3	1,6	2,6
Itália	1,3	2,8	1,3	2,1
Rússia	1,8	3,8	1,3	2,1
Índia	0,4	0,8	1,2	2,0
Bélgica	0,4	0,8	0,9	1,5
Tailândia	*	*	0,8	1,3
Irã	*	*	0,6	1,0
República Tcheca	0,2	0,4	0,4	0,7
África do Sul	0,3	0,6	0,4	0,6
Austrália	0,5	1,1	0,4	0,6
Outros	1,3	2,8	3,5	5,8
<b>Total</b>	<b>46,9</b>	<b>100</b>	<b>60,6</b>	<b>100</b>

Fonte: Composição a partir de SINDIPEÇAS (2004) e de ANFAVEA (2004). \* Valor não significativo.

líticas governamentais (o Regime Automotivo de 1995) que favorecem a rápida abertura do mercado nacional de autoveículos e de autopeças (até então relativamente protegido) à competição internacional, e a adoção de incentivos leva à guerra fiscal entre estados e municípios para a atração de investimentos externos (Arbix, 2001). Na segunda metade dos anos 1990, a disposição de montadoras (agentes da globalização) em investir no país, combinada com as políticas governamentais, refletiu-se, entre outros aspectos, em investimentos que resultaram em uma nova geração de fábricas situadas fora do ABC paulista.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> As novas plantas foram instaladas no Rio Grande do Sul (General Motors e Navistar), no Paraná (Audi-Volkswagen, Renault, Chrysler), em Minas Gerais (Mercedes-Benz), no Rio de Janeiro (Volkswagen e Peugeot-Citröen), na Bahia (Ford), em Goiás (Mitsubishi) e em São Paulo (General Motors, Kia, Honda e Toyota), conforme negociações, caso a caso. A escolha de tais regiões decorria, resumidamente, dos baixos níveis salariais e de combatividade sindical vis-à-vis, no ABC paulista, da oferta de infra-estrutura urbana satisfatória e, especialmente, dos incentivos fiscais oferecidos por

Estudos sobre as experiências dos novos pólos automobilísticos no Brasil (Abreu e Ramalho, 2005; Arbix; Zilbovícius, 2002; Nabuco; Neves; Carvalho Neto, 2002) parecem apontar certas tendências, entre as quais se poderiam destacar: a) geração de empregos nas regiões hospedeiras (embora aquém das expectativas locais, posto que se trata de “fábricas enxutas”) tanto maior quanto mais elevado o investimento em capital e quanto mais capacitada se acha a cadeia de fornecimento local; b) propensão ao uso de mão-de-obra com instrução mais elevada do que as plantas tradicionais; c) crescimento da atividade produtiva local; d) salá-

estados e por municípios, para a atração dos investimentos (Arbix, 2001). Constata-sedesconcentração do investimento também na indústria de autopeças: a maior parte dos fabricantes de autopeças permanece na Região Metropolitana de São Paulo (53,5%, em 2003), porém o percentual de fabricantes situados em outros estados cresceu de 10,7%, em 1993, para 22,7%, em 2003, bem como no interior de São Paulo, de 18,1% (em 1993) para 23,8% (em 2003) (SINDIPEÇAS, 2004). O total de investimentos das montadoras e das empresas de autopeças atingiu mais de US\$ 18 bilhões, no período de 1996 a 2001 (ANFAVEA, 2004; SINDIPEÇAS, 2004).

rios inferiores aos do ABC Paulista; e e) novas pautas e desafios para os sindicatos (diversidade de interesses entre trabalhadores de montadoras e de fornecedores, ritmo de trabalho, participação em questões sobre o processo produtivo, mobilização de jovens metalúrgicos).

Além da desconcentração da produção e do emprego e da maior concorrência (novos competidores, abertura de mercado) no setor automobilístico e no de autopeças no Brasil, o processo de globalização parece refletir-se em elevação da produção e da produtividade e em queda do nível global de emprego no país. A nova geração de plantas, que já nascem flexíveis e enxutas, bem como a reestruturação das montadoras existentes vieram a ampliar a produtividade do trabalho: em 1995, cada empregado respondia, em média, pela produção de 15 autoveículos; em 2003, pela produção de 23 autoveículos. Nesse caso, o crescimento da produção nacional de 1,6 milhão de autoveículos, em 1995, para 1,8 milhão, em 2003 (12% no período), não foi suficiente para evitar a queda do nível de emprego nas montadoras (de 104 mil empregos, em 1995, para 79 mil, em 2003, retração de 24%) (ANFAVEA, 2004). A elevação do nível de emprego dependeria da expansão do mercado interno e da competitividade externa, com o aumento das exportações.

Portanto, o processo de globalização do setor automobilístico tende a estimular a desconcentração da atividade produtiva e do emprego e a constituir fábricas mais produtivas e flexíveis (adaptadas às referências competitivas e produtivas globais), que criam oportunidades em novas regiões produtoras, mas ameaçam trabalhadores e comunidades ligados a fábricas obsoletas ou a mercados saturados. No caso do Brasil, seria preciso considerar que as tendências acima apontadas se configuram em contexto de baixo crescimento econômico, de rápida abertura do mercado, de integração pouco controlada à globalização e de carência de instituições locais consolidadas. Caberia, pois, perquirir sobre o papel desempenhado pela conjuntura política e econômica do país na configuração desses novos pólos automobilís-

ticos. Importa saber como se configura a experiência de Gravataí e seus reflexos nas empresas locais, considerando-se, para tanto, o desempenho da montadora, das instituições locais e dos recursos e estratégias das empresas locais.

## O PÓLO DE GRAVATAÍ

O novo pólo automobilístico de Gravataí iniciou suas operações no mês de julho de 2000. O investimento de US\$ 600 milhões (US\$ 350 milhões da GMB e US\$ 250 milhões das 17 “sistemistas” que acompanharam a montadora) contou com significativa contrapartida do governo estadual e da prefeitura municipal, no contexto de “guerra fiscal”.<sup>6</sup> A planta de Gravataí é considerada a mais moderna da corporação em âmbito mundial<sup>7</sup>: 80% das vendas são realizadas via *internet*; a robotização é 40% superior à planta de São Caetano do Sul; a produtividade é de cerca de 100 veículos/empregado/ano (seria o dobro de outras unidades recém instaladas no Brasil); e uso do conceito de condomínio industrial. Há cerca de 3.500 empregados no condomínio (1.500 na montadora e 2.000 nas sistemistas). Trata-se de produção em grande escala de um modelo de baixo custo,<sup>8</sup> que vem em ascensão no mercado e tem sido exportado: em 2000, foram produzidas 24.007 unidades;<sup>9</sup> em 2001, 91.407 unidades; em 2002, 108.976 unidades; em 2003, 116.705 unidades; em 2004, 135.498 unidades – um aumento de 48%, no período de 2001 a 2004.

<sup>6</sup> O Complexo Industrial Automotivo de Gravataí (CIAG) foi beneficiário de empréstimo de R\$ 253 milhões do governo estadual, de vantagens no recolhimento de ICMS e de isenção dos tributos municipais, entre outros benefícios fiscais. Para mais informações, ver Ruiduit-Garcia (2003).

<sup>7</sup> Luiz Moan, Diretor de Assuntos Institucionais da GMB, Porto Alegre, 22 de maio de 2002.

<sup>8</sup> O Celta é um modelo hatch, compacto, com motorização 1.0 e 1.4. Insere-se no segmento dos chamados “carros populares”: comercializado por R\$ 22 mil, em 2005 (cerca de US\$ 9 mil). Estão sendo investidos na fábrica outros US\$ 240 milhões, tendo em vista a produção de um novo modelo para exportação. A capacidade instalada passará de 120 mil para 200 mil unidades/ano, atingindo cerca de 5.000 empregos no condomínio.

<sup>9</sup> No ano de 2000, a produção ficou subdimensionada, pois a planta começa a operar apenas no mês de julho.

Os dados acima sugerem que a montadora aproxima-se, nos termos de Boyer e Freyssenet (2001), de uma *estratégia competitiva de volume e diversidade* (modelo de baixo custo, grande escala de produção, comercialização nos mercados interno e externo). Esse tipo de estratégia requer ampla flexibilidade e forte redução de custos no processo produtivo. Daí as pressões da montadora sobre fornecedores – mediante a redução de fornecedores diretos no âmbito do condomínio industrial – e sobre trabalhadores – mediante a ênfase na automação.<sup>10</sup> Isso se reflete, por um lado, na imposição de intenso ritmo de trabalho na fábrica e, por outro, em significativo investimento em treinamento dos recursos humanos.<sup>11</sup>

O processo produtivo inicia-se com a inserção de um pedido no sistema integrado de informações quando da venda de um veículo, estruturando-se, pois, a partir da demanda. Seguindo referências competitivas e produtivas globais (custo, qualidade, escala, entrega), a montadora recebe sistemas do veículo, pré-montados pelos fornecedores. A forma de condomínio industrial facilita a integração da produção (controle de qualidade, redução de custos operacionais e fornecimento *just-in-time*) e implica uma estratégia de divisão de custos, de investimentos e de riscos entre empresas “parceiras”. O condomínio industrial atingiu redução de 60% no número de fornecedores diretos e de 50% na aquisição de peças avulsas, comparativamente às plantas convencionais. A logística compartilhada permite a redução de estoques para 90 minutos, contra cerca de meia semana nas unidades convencionais. Ademais, o fato de os fornecedores ficarem próximos da linha de montagem favorece a constante verificação de

qualidade e eventuais ajustes na linha de produção dos fornecedores, em tempo real.

O condomínio industrial envolve uma rede de prestadores de serviços auxiliares, que atuam internamente (alimentação, logística, jardinagem, vigilância, manutenção, obras civis, entre outros), e de fornecedores de autopeças, de insumos e de matéria-prima para a GMB e para as sistemistas, que constituem um segundo e um terceiro nível de fornecimento na cadeia produtiva. Para integrarem-se ao complexo industrial, as empresas locais precisam ajustar-se aos padrões globais requeridos pela montadora.

O *Contrato Coletivo de Trabalho* foi negociado conjuntamente entre a GMB e sistemistas e o sindicato local. Ele prevê diferentes condições de emprego e de trabalho na montadora e nas sistemistas. As empresas fornecedoras locais pactuam, à parte, uma Convenção Coletiva de Trabalho, o que indica a descentralização dos processos de negociação das condições e das relações de trabalho. Cabe referir ainda o fato de que, conforme lideranças sindicais, as práticas de negociação da GMB com sindicatos são diferentes das práticas das empresas locais. A GMB negociaria a partir de indicadores técnicos (índices de inflação, taxas de produtividade, faturamento, perspectivas de mercado), enquanto as empresas locais negariam a própria representatividade sindical, requerendo maleabilidade nas estratégias sindicais que precisam manejar com diferentes pautas e interesses dos trabalhadores e com distintas formas de negociação e barganha.<sup>12</sup>

Portanto, o processo produtivo apresenta integração entre montadora e fornecedores, reque-

<sup>10</sup> A General Motors vem-se caracterizando, também nos Estados Unidos, por plantas intensivas em capital e em robotização, amplamente flexíveis e “enxutas” (Rubinstein; Kochan, 2001; Sallaz, 2004).

<sup>11</sup> Os funcionários recém contratados pela GMB recebem 450h iniciais de treinamento, mais um período de aprendizagem informal na fábrica. Cada funcionário recebeu, em média, 800h de treinamento, até 2004. O investimento em qualificação de pessoal totalizou R\$ 4,4 milhões, no período de 2000 a 2003, representando gasto de cerca de R\$ 1 mil/trabalhador/ano – considerando-se o emprego de 1.500 trabalhadores na fábrica.

<sup>12</sup> O sindicato local vem experimentando expansão da base de trabalhadores e dos sócios (respectivamente, 62% e 40%, no período de 1999 a 2003). Verificam-se reajustes salariais acima dos índices de inflação e ganhos na participação nos resultados, bem como alguma capacidade de mobilização dos trabalhadores (pequenas greves e paralisações frente a desacordos sobre participação nos resultados e banco de horas, entre outros temas). No entanto, o sindicato local mostra-se, até o momento, incapaz de discutir questões relativas ao processo produtivo (como ritmo de trabalho, treinamento, participação dos trabalhadores, disciplina fabril). Ademais, há uma intensa disputa entre o sindicato local e o sindicato metalúrgico de Porto Alegre pela representação da base de Gravataí, o que enfraquece a ação sindical. Para maiores informações, ver Ruiduit-Garcia (2004).



rendo desses últimos a capacidade de operar com base em referências competitivas e produtivas globais (escala, custos, qualidade, entrega). No entanto, os sistemas de gestão da produção e as políticas de recursos humanos são independentes entre as empresas, o que contribui para a diversidade dos sistemas de trabalho e de relações de emprego no contexto dos novos pólos automobilísticos.

## REFLEXOS NAS EMPRESAS LOCAIS

Conforme informantes da montadora, o número de fornecedores gaúchos (peças, insumos, serviços) conectados aos diferentes segmentos da cadeia produtiva passou de 69 empresas, no ano de 2000, para 462 empresas, em 2003, e para 486 empresas, em 2004, apresentando tendência de substituição gradativa de fornecedores de outros estados por empresas locais. Por outro lado, a participação dos fornecedores locais no Complexo é, ainda, relativamente baixa: 28%, em 2004. Existe, pois, amplo espaço para a inserção de fornecedores locais na cadeia, desde que sejam capacitados, tendo em vista as referências produtivas e competitivas globais requeridas pela montadora.<sup>13</sup>

A apreciação da presença da GMB em Gravataí, expressão do movimento de globalização, mostra que ela vem estimulando não apenas a expansão dos negócios, como também mudanças no processo produtivo e nas relações de trabalho nas empresas locais investigadas.<sup>14</sup> A despeito das con-

<sup>13</sup> Dados agregados do setor metal-mecânico local indicam sua expansão, particularmente nos municípios de Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo (Região Metropolitana de Porto Alegre). Tais municípios já detinham um parque metal-mecânico relativamente expressivo: mais de 200 empresas e mais de 2.000 trabalhadores, no ano de 1999. No período de 1999 a 2002, as taxas de crescimento do emprego e do número de empresas no setor e do PIB, em Gravataí, foram de, respectivamente, 24,9%, 32,5% e 123%; em Cachoeirinha, 33,3%, 8,6% e 71%; em Canoas, 35,5%, 33,5% e 50%; em Novo Hamburgo, 29,2%, 9% e 30%; e em São Leopoldo, 21,9%, 26,9% e 40% (RAIS/MTE, FEE/RS).

<sup>14</sup> No município de Gravataí, a partir das obras do novo complexo industrial no ano de 1998, observa-se crescimento da atividade econômica e produtiva. No período de 1997 a 2003, o estoque de empregos formais cresce 43,2% e o total de alvarás concedidos pelo município para novas empresas, 26,4%. Além disso, a despeito das concessões fiscais para a montadora, a receita tributária

vergências, a análise de tais mudanças revela que as empresas acham-se em diferentes etapas de reestruturação e de flexibilização das relações de trabalho e emprego, indicando que aqueles processos são bastante complexos e diversificados. A nova dinâmica nas empresas locais decorre de fatores como tipos de relações de fornecimento (cooperação e parceria; conflito e subordinação), capacidade das instituições locais (ativas, passivas ou indiferentes) e recursos e estratégias dos agentes sociais implicados (tipo de produto, capital, acesso a mercados).

Entre as convergências, observa-se, como mostra a Tabela 3, importante expansão do faturamento e da produtividade nas empresas locais. A integração ao novo pólo automobilístico de Gravataí exigiu das empresas locais a ampliação da escala de produção, margens de lucro apertadas, forte controle e padronização da qualidade dos produtos fornecidos e agregação de valor ao produto, com a fabricação de sistemas em lugar de peças isoladas. Nesse caso, como se pode verificar no Quadro 1, outra notável convergência entre os casos pesquisados seria a propensão à realização de novos investimentos em expansão das plantas e na aquisição e ajuste de novas tecnologias, ao desenvolvimento de novos produtos de maior valor agregado e à promoção de processos de reestruturação técnico-organizacional e de flexibilização das relações de trabalho, as quais se acham, porém, bastante diferentes entre as empresas. Programas de qualidade total, de participação da mão-de-obra no processo produtivo, de uso do trabalho em equipe e da polivalência tendem a ser aprofundados ou instituídos, quando ainda inexistentes, nas empresas. Ademais, constata-se a propensão ao uso de diferentes estratégias de segmentação das políticas de gestão da mão-de-obra, à redução da rotatividade no emprego, a novas responsabilidades e pressões sobre os trabalhadores

total do município expandiu-se em 209%, no período de 1997 a 2004, passando de R\$ 22 milhões para R\$ 69 milhões. Particularmente o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cresceu 206% no mesmo período, evoluindo de R\$ 16 milhões, em 1997, para R\$ 51 milhões, em 2004 (Prefeitura Municipal de Gravataí, Secretaria da Fazenda, 2005).

Tabela 3 - Evolução do faturamento, do emprego e do faturamento por empregado nas empresas investigadas - 1999-2003

	Faturamento (R\$ 1.000,00)		Emprego		Faturamento/ empregado (R\$ 1.000,00)	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Empresa A	192.000	400.000	1100	1500	174	267
Empresa B	88.000	163.000	800	614	110	265
Empresa C	NI*	NI*	20	50	NI*	NI*
Empresa D	23.000	74.000	400	370	57	200
Empresa E	4.000	10.000	80	107	50	93
Empresa F	15.000	21.000	210	300	71	70
Empresa G	20	50	4	4	5	12

Fonte: Pesquisa empírica, Região Metropolitana de Porto Alegre, 2003 e 2004. \* Não Informado.

e à elevação da escolaridade da mão-de-obra.

Entre as divergências, observa-se que as empresas locais investigadas encontram-se em diferentes fases nos processos de reestruturação e de flexibilização das relações de trabalho, bem como se utilizam de distintas estratégias e instrumentos na configuração daqueles processos. O que precede atesta, entre outros aspectos, as diferenças entre as empresas quanto aos níveis de produtividade em que se encontram e aos ganhos de produtividade alcançados. As que se posicionam no I nível de fornecimento (Empresa A e B) têm produtividade significativamente superior às que se situam no II nível (Empresa C, D, E, F). Essas, por seu turno, têm produtividade maior do que a empresa integrada ao III nível (Empresa G). Diferem também quanto à expansão do emprego: as empresas B e D tiveram retração, enquanto as empresas A, C, E e F criaram novos empregos. A empresa G manteve-se com o mesmo número de postos de trabalho (vide Tabela 3).

Nas empresas A e B, os processos de reestruturação e de flexibilização das relações de trabalho mostram-se consolidados, desenvolvendo-se ajustes e aprofundamentos de instrumentos já empregados. Essas empresas são as que detêm o maior nível de recursos dentre as pesquisadas: capital, produtos mais complexos e de maior valor agregado e acesso a mercados globais (exportação e outras montadoras). Nas empresas D, E e F, os processos de reestruturação e de flexibilização estão em pleno andamento (aprofundamento de

programas de qualidade e de participação, produção de sistemas, remuneração variável). Tais empresas detêm menor nível de recursos do que as empresas A e B (produto menos especializado, ingresso mais recente no mercado global e menor volume de capital), o que, em contexto de timidez institucional e de ausência de programas de capacitação pela montadora, tende a reduzir a profundidade e a tornar mais lentos os processos de ajuste às referências globais (reestruturação e flexibilização). Numa etapa anterior, encontra-se a empresa C, recém ingressa no mundo da produção flexível. A empresa G adota instrumentos mais limitados, referentes à simples flexibilidade numérica: trabalho temporário (vide Quadro 1).

Importante considerar que não se podem adjudicar implicações necessariamente positivas ou negativas quanto às condições de trabalho e de emprego, em decorrência pura e simples do grau de flexibilidade nas empresas. Antes, importa analisar como as condições encontradas, resultantes de novos instrumentos de flexibilização do trabalho e do emprego, relacionam-se com as distintas formas e estratégias com que são implementados e como os atores sociais se posicionam no sentido de extrair benefícios da nova situação.

Qual seria o papel da montadora? A estratégia competitiva da montadora, apoiada nos princípios de volume, diversidade e custos baixos, reflete-se na imposição de padrões e de referências competitivas globais aos fornecedores (redução de custos, precisão nos prazos de entrega, padroniza-

Quadro 1 - Mudanças nas Empresas Locais

	Relações de Fornecimento	Relações com Instituições	Reestruturação Técnico-Organizacional	Mudanças nas Relações de Trabalho
<b>Empresa A</b> (I nível da cadeia, capital internacional)	Seleção por concorrência. Relações estáveis. Pressão para redução de preços. Desenvolvimento conjunto do produto.	Benefícios do FUNDOPEM e da Prefeitura. Vínculos com IGEA e com SINMETAL.	Nova planta. Novos produtos. Ampliação PQT e treinamento. Novas estratégias participativas. Novo PCS. Avaliação individual.	Expansão do emprego. Elevação instrução. Aumento de mulheres. Estabilização, rotatividade. Expansão de benefícios sociais.
<b>Empresa B</b> (I nível da cadeia, capital nacional)	Seleção por concorrência. Relações estáveis. Pressão para redução preços. Desenvolvimento conjunto do produto.	Vínculos com IGEA e com SINMETAL.	Investimento em nova divisão de produção. Novos produtos. Ampliação PQT/ CCQ. Novos certificados. Eliminação de metas de treinamento.	Retração do emprego. Expansão dos jovens. Redução rotatividade. Jornada flexível. Reajuste de salário acima CCT. Uso trabalho temporário.
<b>Empresa C</b> (II nível da cadeia, capital nacional)	Seleção por concorrência. Relações estáveis. Pressão para redução de preços, de prazos de entrega. Desenvolvimento conjunto do produto.	Centro de Indústrias de Cachoeirinha.	Investimento em nova planta e em NTs. Novos produtos (montagem de subsistemas). Novos certificados. Programa de participação e de treinamento. Novo PCS: metas.	Expansão do emprego. Expansão de mulheres. Elevação instrução. Introdução de PLR. Elevação da rotatividade. Uso de trabalho temporário. Ampliação de benefícios sociais.
<b>Empresa D</b> (II nível cadeia, capital nacional)	Seleção por Concorrência. Relações estáveis. Recebe projetos. Passou a exportar.	Vínculos com SINDIFORJA e com BNDES.	Investimento em NTs e em nova divisão de produção. Produção subconjuntos. Novos Certificados e programa de treinamento. Trabalho em equipe. Redução do desperdício. Ampliação da engenharia.	Retração do emprego. Expansão dos jovens. Elevação instrução. Expansão de benefícios.
<b>Empresa E</b> (II nível cadeia, capital nacional)	Seleção por concorrência. Relações estáveis. Desenvolvimento de produto e processo. Divisão de custos de certos produtos. Passou a exportar.	Vínculos com o Centro Tecnológico e SINBORSUL. Benefícios da Prefeitura. Crédito na Áustria.	Investimento em nova planta, em NTs e em laboratório de qualidade. Novos produtos e certificados. Grupos de redução de desperdício. PPR por metas. Redução do desperdício. Treinamento.	Expansão do emprego. Elevação da instrução e da formação técnica. Redução da rotatividade. Uso de trabalho temporário. Introdução de PPR e de banco de horas. Novos benefícios.
<b>Empresa F</b> (II nível, capital internacional)	Convite com preço pré-definido. Relações estáveis. Internalizou linha de montagem do cliente. Passou a produzir para montadoras e ampliou a exportação.	Vinculo com Sindipeças.	Produção de subconjuntos. Novo certificado. Células de montagem e polivalência.	Expansão do emprego. Elevação instrução e dos jovens. Novo PPR. Subvenção para educação superior.
<b>Empresa G</b> (III nível cadeia, capital nacional)	Convite episódico em momentos de pico. Relações instáveis, por lotes. Recebe projetos.	Não tem vínculos.	Sem mudanças.	Curso técnico. Jornada flexível. Trabalho temporário. Vínculo formal e informal.

Fonte: Pesquisa empírica, Região Metropolitana de Porto Alegre, 2003 e 2004.

ção da qualidade dos produtos, ampliação das escalas de produção), em detrimento de estratégias cooperativas ou de parceria com as empresas locais. As empresas locais tendem a integrar o complexo industrial mediante laços mais próximos da idéia de subordinação, fornecendo partes de menor significado no produto final, embora algumas forneçam produtos de alta tecnologia e valor agregado. Constata-se, pois, relativamente às empresas locais pesquisadas, que a montadora, apoiada naquelas relações, desenvolve papel de referência no que se refere aos padrões de custos, de qualidade, de prazos de entrega e de escala de produção, deixando de desenvolver programas de capacitação tecnológica e organizacional.

Qual seria o papel das instituições locais? Inclina-se para a passividade no que concerne à reestruturação das empresas locais, contrastando com o caráter ativo e decisivo na atração da montadora, especialmente, no que se refere à esfera governamental (com política de industrialização, apoiada em renúncia fiscal). Os instrumentos governamentais aplicados ao setor metal-mecânico local e ao de autopeças, em particular, limitam-se à oferta de linhas de crédito de caráter genérico. Inexistem políticas para a constituição de redes, para o fomento à inovação, para a capacitação tecnológica, para a parceria com instituições de ensino e pesquisa. As associações empresariais locais voltam-se para as empresas de maior porte, em detrimento do amplo conjunto de micro e pequenas empresas que compõem o setor no estado do Rio Grande do Sul. Além disso, as elites políticas e empresariais mostram-se incapazes de aproximar o setor de universidades e centros de pesquisa e de promover ações cooperativas entre empresas, o que requer, entre outros aspectos, mudanças culturais e ideológicas das elites locais. Caberia conjecturar sobre a demanda por novos espaços públicos que viessem a promover potencialidades locais, a partir de identidade ou de interesses comuns, em face da presença da GMB em Gravataí.

Qual o papel dos recursos das empresas? Os recursos de que dispõem as empresas locais

investigadas e suas estratégias de utilização (capital, tecnologia, tipo de produto, inserção no mercado global) condicionam não apenas o nível de fornecimento na cadeia produtiva, como também as etapas dos processos de reestruturação e flexibilização, bem como as formas de tais processos. Em contexto de ausência de cooperação e de programas de capacitação de fornecedores pela montadora (estratégia competitiva de volume e de redução de custos e relações de subordinação com fornecedores locais) e de instituições locais inclinadas à passividade (iniciativas genéricas e seletivas, foco na atração de grandes empreendimentos), as empresas locais tendem a ajustar-se às referências competitivas e produtivas globais trazidas pela montadora com os seus próprios recursos, o que limita as chances de ingresso nos elos mais nobres da cadeia produtiva, marcada pela diversidade no que se refere ao processo produtivo e às relações de trabalho. Parece que quanto maior o nível de recursos e de acesso às instituições locais, maior seria a propensão dos trabalhadores de obter vantagens nos processos de mudança ou ajuste nas empresas locais. Por outro lado, se as empresas dispõem de menor nível de recursos e de acesso às instituições locais, os processos de mudança ou ajuste tendem a ser mais desfavoráveis aos trabalhadores.

Em resumo, para além das convergências, tais como expansão dos negócios, investimentos, maior produtividade, programas de qualidade e de participação (exceto Empresa G), mão-de-obra mais instruída e treinada e flexibilização das relações de trabalho, relacionadas aos padrões globais de competitividade requeridos pela montadora, as empresas locais investigadas revelam diferenças importantes nas trajetórias dos processos de reestruturação e de flexibilização das relações de trabalho e emprego, relacionadas com suas estratégias e recursos (capital, tecnologia, produto, mercado). A reconstrução sociológica dessas trajetórias evidencia vantagens e prejuízos para as empresas – por exemplo, ampliação da escala de produção, embora com adaptação a margens de lucro reduzidas – e para os trabalhadores – por exem-

plo, novos empregos e oportunidades de treinamento e de escolarização, que convivem com a aplicação de estratégias de segmentação das políticas de gestão da mão-de-obra (trabalho temporário, terceirização, remuneração variável, políticas focadas em setores ou equipes específicas de trabalhadores mais qualificados).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como atesta o caso em discussão, o processo de globalização, ou de difusão de referências competitivas e produtivas globais, tende a produzir diferentes implicações sociais para as quais concorrem, entre outros aspectos, a estratégia competitiva da montadora, o papel das instituições locais, os recursos próprios e as estratégias das empresas locais (capital, tecnologia, tipo de produto, acesso a mercados). Trata-se de mudanças marcadas pela diversidade e pela contingência, que desfazem homogeneidades e determinações.

Os que afirmam a existência de uma abstrata “lógica do capital” contribuem para evidenciar contradições do processo de globalização, porém, deixam de captar certas mudanças sociais em curso, ao menosprezar a importância para o resultado dos recursos e estratégias dos atores sociais. Ademais, pode-se obter que certos aspectos negativos atribuídos à globalização devem-se, antes, a fatores internos a países, regiões e empresas, tais como conjuntura econômica desfavorável, carência institucional, baixa qualificação da mão-de-obra, inabilidade política e estratégias equivocadas. Os que acreditam na positividade de “forças cegas do mercado” desconhecem os condicionamentos sociais e a diversidade de formas envolvidas, tendendo, de maneira simplista, a examinar a globalização e seus impactos como um processo homogêneo.

Cabe referir que a experiência de Gravataí revela certas convergências em relação ao que se verifica, com graus e formas variáveis, em outros casos similares no país, tais como concessão governamental de vantagens financeiras e fiscais,

padroniza expansão do emprego e da atividade produtiva local, reestruturação de fornecedores locais e mudanças na ação sindical. No entanto, no caso de Gravataí, há particularidades que merecem destaque. Trata-se de unidade fabril intensiva em capital, de elevada escala de produção, com alto grau de automação e de uso de tecnologias da informação, o que se reflete no alto grau de produtividade da planta – hoje a mais elevada da corporação em todo o mundo – e em significativo investimento em treinamento da mão-de-obra. A adoção da forma de condomínio industrial, conjugada com a produtividade alcançada na planta, implica a geração de relativamente poucos empregos diretos (considerando-se o capital investido), mas vem transferindo para os fornecedores partes mais complexas do produto, com maior valor agregado e com maior escala de produção. Ademais, uma das marcas do caso em estudo, como já mencionado, é a diversidade de configuração dos sistemas de trabalho e de relações de emprego, a despeito da integração produtiva entre as empresas, o que requer mudança de estratégias dos atores sociais (sindicatos, governos, associações empresariais, elites políticas e empresariais).

Em resumo, poder-se-ia concluir que a instalação da unidade montadora da GMB produziu impactos positivos, como utilização de tecnologias da informação e propensão ao uso pelos fornecedores de novas tecnologias na produção de partes mais complexas e com maior valor agregado e conseqüente treinamento da mão-de-obra, mediante processos de reestruturação e modernização de empresas fornecedoras locais. Além disso, verifica-se elevação geral do nível de emprego e da atividade produtiva local, bem como vantagens financeiras, em contexto de tendência à desconcentração da produção e do emprego nos setores automobilístico e de autopeças, no país. Contudo, os resultados positivos não são homogêneos: as empresas e trabalhadores com recursos escassos pagam um preço maior por sua inserção na cadeia produtiva global. Isso se torna mais dramático diante da timidez das instituições locais na capacitação de tais segmentos sociais.

Portanto, o trabalho em cenário de globalização tende a ser marcado por oportunidades e riscos, configurando uma nova e contraditória realidade que desafia os atores sociais a formularem novas estratégias e a ajustarem as instituições. A globalização institui realidades locais dinâmicas e contingentes, que se mostram condicionadas por diferentes configurações sociais, revelando alguma “margem de manobra” para os atores locais e dependendo de seus recursos político-econômico-sociais. Nessas circunstâncias, a interpretação sociológica do trabalho em sociedades em processo de globalização requer do analista o reconhecimento de que se trata de novos cenários, cuja configuração depende de complexas tramas de fatores que envolvem tanto referências e tendências competitivas e produtivas globais quanto aspectos político-sociais próprios de cada país e localidade. Constitui-se, pois, como um desafio ao saber e à criatividade sociológica no Brasil.

Finalmente, independentemente dos recursos que detêm empresas e trabalhadores, e das condições mais ou menos favoráveis que daí decorrem, parece haver um traço comum que caracteriza a realidade do trabalho na atualidade, em especial, sob a égide do contexto internacional, que é a tendência exagerada para a intensificação do ritmo de trabalho, o que tende a atingir trabalhadores de todos os níveis, indistintamente. Se for verdade que, pelo menos nos setores de ponta, problemas como qualificação dos trabalhadores, dentre outros – contrariamente ao que se afirmava nos anos 1980 – já não se constituiriam em foco para o debate sobre cidadania no trabalho, é certo que este deve incorporar novas questões como, por exemplo, a redução da jornada de trabalho bem como maior controle pelo trabalhador sobre o tempo na esfera do trabalho.

(Recebido para publicação em fevereiro 2006)  
(Aceito em março de 2006)

## REFERÊNCIAS

- ABREU, A. R. de P.; RAMALHO, J. R.. Para além do processo de trabalho: uma agenda de pesquisa para o pólo automotivo do Rio de Janeiro. In: GITAHY, L.; LEITE, M. de P. (Orgs.). *Novas tramas produtivas: uma discussão teórico-metodológica*. São Paulo: SENAC, 2005. p. 105-119.
- ALLER, R. A.; GARCÉS, A. E.. The automotive industry in the “old periphery” of the european union. In: 12<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2004.
- ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística*. São Paulo: Anfavea, 2004. Disponível em: <www.anfavea.com.br>. Acesso em: 10 maio 2005.
- ARBIX, G.; ZILBOVÍCIUS, M. *Ajuste local à globalização: um estudo comparativo do investimento estrangeiro direto no ABC e na Grande Porto Alegre*. Genebra: OIT, 2002.
- ARBIX, Glauco. Desenvolvimento regional e guerra fiscal entre estados e municípios no Brasil. In: GUIMARAES, N.; e MARTIN, S. (Orgs.). *Competitividade e desenvolvimento: atores e instituições locais*. São Paulo: Senac, 2001. p. 267-286.
- ARRIGHI, Giovanni. *A ilusão do desenvolvimento*. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 1997.
- BECK, Ulrich. *O que é globalização? Equívocos do globalismo, respostas à globalização*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- BOYER, R.; FREYSSENET, M. Les uns fusionnent, les autres pas. La variété des stratégies de profit et des modèles productifs à l'ère de la mondialisation. In: 9<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2001.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.
- COURTAUX-KOTBI, Gœlle. Modèles productifs & variété du capitalisme: le cas des secteurs automobiles tcheque et Est-alemand. In: 12<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2004.
- CUTCHER-GERSHENFELD, Joel et al. *Knowledge-driven work: unexpected lessons from japonese and United States works practices*. New York: Oxford University Press, 1998.
- FREYSSENET, M. Trajectoires nationales et trajectoires de firmes: esquisse d'un schéma d'analyse. In: 13<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2005.
- HIRST, P.; THOMPSON, G.. *Globalização em questão*. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2001.
- IKEDA, Masayoshi; NAKAGAWA, Yoichiro. Two ways of modularization strategy in Japan: Toyota – Honda vs. Nissan – Mazda. In: 9<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM Paris: GERPISA, 2001.
- INTERNATIONAL SOCIOLOGY. [S.l.], ISA, v. 15, n. 2, june, 2000.
- LUNG, Yannick. La nouvelle géographie du système automobile européen. In: 10<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2002.
- NABUCO, M. R.; NEVES, M. de A.; CARVALHO NETO, A. M. (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

- NELDER, G.; HARRYS, K.; EVENS, L.. The impact on UK regions of reconfiguration in the automotive industry. In: 9<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. PaGERPISA, 2001.
- O'BRIEN, Meter; KARMOKOLIAS, Yannis. *Radical reform in the automotive industry: policies in emerging markets*. Washington: World Bank, 1995. (Discussion paper number 21, Internacional Finance Corporation).
- OHMAE, Kenichi. *O fim do Estado-Nação: ascensão das economias regionais*. Rio de Janeiro: Campus, 1996.
- PRIES, Ludger. Emerging production systems in the transnationalisation of German car manufacturers: adaptation, application or innovation? *NewTechnology, Work and Employment*, Oxford, v. 18, n. 2, p. 82-100, 2003.
- RUBINSTEIN, Saul A.; KOCHAN, Thomas A. *Learning from saturn: possibilities for corporate governance and employee relations*. Ithaca: Cornell University Press, 2001.
- RUDUIT-GARCIA, Sandro. O novo pólo automobilístico de Gravataí e o desafio do desenvolvimento local. In: ENCONTRO DA ANPOCS, 28, 2004, Caxambu.
- RUDUIT-GARCIA, Sandro. Os novos pólos automobilísticos e suas implicações sociais: considerações sobre o caso da General Motors em Gravataí (RS). *Sociedade em Debate*, Pelotas, v. 9, n. 3, p. 187-223, dez., 2003.
- SALLAZ, Jeffrey J. Manufacturing concessions: attritionary outsourcing at General Motor's Lordstown, USA assembly plant. *Work, Employment and Society*, Cambridge, v. 18, n. 4, p. 687-708, dec., 2004.
- SINDIPEÇAS (Sindicato dos Fabricantes de Autopeças). *Anuário Estatístico do Setor de Autopeças*. São Paulo: Sindipeças, 2004. Disponível em: <www.sindipeças.org.br>. Acesso em: 10 maio 2005.
- THERBORN, Göran. Globalização e desigualdade: questões de conceituação e esclarecimento. *Sociologias*, Porto Alegre, n. 6, p. 122-169, jul./dez., 2001.
- \_\_\_\_\_. Globalizations: dimensions, historical waves, regional effects, normative governance. *International Sociology*, [S.l.], v. 15, n. 2, p. 151-179, June 2000.
- ZHANG, Lu. Globalization, market reform and changing labor politics in China's automobile industry. In: 13<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2005.