

**Concurso CLACSO – ASDI:** “Transformaciones en el mundo del trabajo: efectos socio-económicos y culturales en América Latina y el Caribe”

**Investigadora:** Julia Polessa Maçaira

**Categoria:** Junior

**Título:** “Relações de trabalho em uma ‘fábrica enxuta’: O caso da PSA Peugeot Citroën no Brasil”

## Artigo

### Informe Final

*“Cada um é um estranho admitido como simples intermediário entre as máquinas e as peças fabricadas, tudo isto atinge o corpo e a alma; sob este golpe, a carne e o pensamento se retraem.”*

*“Chegando-se à frente da máquina, é preciso matar a alma, oito horas por dia, pensamentos, sentimentos, tudo”*

*“Desde o momento em que se marca o cartão para entrar, até o momento em que se marca o cartão na saída, a cada momento se está sujeito a receber uma ordem. Como objeto inerte que cada um pode, a qualquer momento, trocar de lugar”*

Simone Weil<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> As frases acima foram tiradas do livro “A condição operária” publicado na França em 1951, a partir da experiência operária da autora entre 1934 e 1935 em diversas usinas, entre as quais uma da Renault onde fora fresadora. A primeira edição brasileira desta obra data de 1980.

Este artigo reflete sobre as conseqüências da re-localização da indústria automotiva mundial, especialmente seus impactos no Brasil, mais especificamente no caso da região do Sul Fluminense<sup>2</sup> do Estado do Rio de Janeiro. Também discute sociologicamente os efeitos sobre as relações de trabalho e sobre a capacidade de resistência e organização dos trabalhadores das transformações da estrutura fabril fordista, ocorridas nos últimos anos. O estudo tomou como base a indústria automobilística, através do caso da fábrica brasileira de automóveis do Grupo PSA Peugeot Citroën, inaugurada em 2001, no município de Porto Real, no Estado do Rio de Janeiro, Brasil.

A temática da reestruturação produtiva no que diz respeito à indústria automotiva mundial tem sido objeto de intenso debate, principalmente por se tratar de um setor estruturado em cadeias produtivas globais, com grande capacidade de criar e impor inovações tecnológicas e organizacionais visando um aumento da produtividade e da competitividade. O chamado “modelo japonês”, por exemplo, com a introdução de novas relações inter-firmas, com a flexibilização das máquinas e da atividade do trabalho, se constituiu a partir de uma experiência desse setor industrial, colocou em cheque a organização fordista e inaugurou a proposta de um tipo de fábrica que passou a ser chamada de “enxuta”. O impacto dessas mudanças atinge o Brasil na década de 1990, com novos investimentos e um processo de re-espacialização das empresas no território nacional, com o objetivo de obter vantagens fiscais e fugir do sindicalismo forte existente nas regiões industriais mais antigas. É nesse contexto que a PSA Peugeot Citroën escolhe a localidade de Porto Real, para construir sua fábrica.

Ainda são poucos os estudos sobre as experiências de reestruturação e flexibilização do trabalho em fábricas “enxutas”, em regiões *greenfield*, principalmente nos países da América Latina. Nossa pesquisa descreve e problematiza o processo de construção das relações de trabalho nesse contexto fabril marcado por novas estratégias gerenciais de controle da linha de montagem, principalmente através da flexibilização do trabalho e observa como ocorre a reação dos trabalhadores.

---

<sup>2</sup> Sul Fluminense ou região do Médio Paraíba são as duas classificações usadas pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) para designar o espaço que engloba as cidades: Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro e Volta Redonda.

Começamos a trabalhar com duas hipóteses iniciais. Contudo, ao longo da observação da realidade empírica, da análise das entrevistas e de debates intelectuais suscitados em diferentes ambientes acadêmicos<sup>3</sup>, passamos a considerar também uma terceira hipótese.

A primeira hipótese considerava que no contexto de cadeias produtivas globais, e de planta fabril num local de *greenfield*, as possibilidades de resistência dos trabalhadores parecem ser muito reduzidas pela falta de articulação do sindicato local, pelo autoritarismo no chão de fábrica contra o sindicato e contra qualquer organização interna dos operários e pela ameaça constante de perda do emprego.

Contudo, a segunda hipótese considerava a possibilidade de retomada do tipo tradicional de organização dos trabalhadores, qual seja os sindicatos, uma vez que certo contingente significativo de operários da PSA demonstram apreço e simpatia pelo sindicato da categoria. O perfil jovem e o alto nível de escolarização da força de trabalho (elevada para os padrões brasileiros nesse setor da indústria) também parecia ser um fator que possibilitasse, a longo prazo, um aumento da participação sindical dos operários desta fábrica.

Além dessas duas hipóteses, consideramos também uma terceira: a de que essa nova classe operária metalúrgica que está sendo forjada na região Sul do Estado do Rio de Janeiro venha a constituir (ou já esteja constituindo) novas formas de resistência operária nesse novo contexto produtivo. Isto é, que essa nova classe operária da região esteja encontrando outros meios de resistir e enfrentar o conflito capital X trabalho que não sejam a forma tradicional de organização sindical.

Este artigo se estrutura em duas partes. Em primeiro lugar, apresentamos a discussão sobre o processo de reestruturação do setor automotivo na década de 1990 e os impactos dessa nova configuração especificamente no Brasil. Buscamos entender a nova geografia do setor automotivo mundial, sua re-espacialização no território brasileiro, bem como o processo de escolha da localidade de Porto Real, que se caracterizou pela participação do Estado do Rio de Janeiro como acionista de 32% da fábrica, pelos incentivos locais e doação de terrenos, e pelo apoio do principal banco estatal de investimentos do país, o BNDES<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Não posso deixar de mencionar as importantes contribuições suscitadas nos debates do Segundo Instituto de Verão organizado pela CLACSO, APISA e CODESRIA, em Dakar. Sou extremamente grata aos comentários dos colegas de curso, bem como do diretor do Instituto, Dr. Musa Abutudu.

<sup>4</sup> Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Em segundo lugar, abordamos as relações de trabalho e a questão sindical, com foco no relacionamento entre a empresa e o sindicato, nas atuais condições de trabalho dentro da fábrica, no relacionamento da gerência com os trabalhadores e com sua representação.

Acreditamos que, devido ao fato da fábrica estar presente há apenas cinco anos em solo brasileiro, as conclusões que apresentamos neste artigo são parciais e referem-se ao período estudado.

## **1. Globalização e indústria automotiva**

O processo de globalização, acompanhado por um ideário que impôs ajustes nos níveis macro e micro econômicos, produziu profundas mudanças na vida das sociedades e dos indivíduos ao redor do globo. Nesse contexto, chamam a atenção os seus efeitos sobre o mundo do trabalho, a organização da produção e as condições de existência, dentro e fora do trabalho, das classes trabalhadoras.

Frente ao mundo em que a economia acelerou sua dinâmica competitiva, as empresas se reestruturaram em vários níveis, promovendo até mesmo uma re-espacialização em diversos setores. Não foi diferente no setor automotivo, sempre considerado como um laboratório de experimentações nesse campo, fornecendo mesmo nomes para designar modelos produtivos, como o *fordismo* e *toyotismo*, por exemplo. Neste caso, o setor não só mudou internamente, reconfigurando seu processo de produção, como também redesenhou sua geografia produtiva, modificando seu mapa internacional de instalação de fábricas.

As referidas mudanças, enfeixadas em seu conjunto no que se convencionou chamar *reestruturação produtiva*, tiveram nos sindicatos o alvo central de seus mais pesados impactos. Isto parece ser uma das constituintes estruturais das transformações. Os organismos sindicais têm tido muitas dificuldades em dar conta das transformações, as quais lhe reduziram grandemente os espaços de manobra.

A década de 90 presenciou a globalização do setor automotivo. Tendo em vista a estagnação da produção de veículos nos países da Europa, nos EUA e Japão, sucedeu-se a crescente transnacionalização, notável através do aumento dos investimentos das indústrias automobilísticas em países de mercados emergentes. Alguns autores chamaram essa nova

configuração do setor de “novo espaço automotivo” (LUNG, 2000). As empresas automotivas, em sua grande maioria (exceto a Volvo e a Chrysler), apresentaram tendência de crescimento do índice de transnacionalização entre 1993 e 1997. As empresas japonesas foram as que, na média, mais transnacionalizaram, seguidas pelas montadoras européias (NABUCO e MENDONÇA, 2002).

A re-espacialização das indústrias atingiu os sindicatos de forma singular e transformou enormemente a ação sindical, o que fica bem claro nas palavras de Krishan Kumar:

*“Os centros históricos da indústria estão sendo desativados e outros sendo criados em velocidade alucinante. A mobilidade do capital atingiu níveis sem precedentes, apagando fronteiras nacionais e permitindo ao capitalismo estabelecer tipos de acordos inteiramente novos com a força de trabalho e a estrutura de poder locais. Os sindicatos são obrigados a discutir questões de salário em nível local, perdendo grande parte de sua eficácia nacional” (KUMAR, 1997: 178).*

Ao analisar as transformações processadas no mundo do trabalho no final do século XX, não podemos perder de vista que, na sociedade informacional, as mudanças são provocadas pela evolução da tecnologia da informação, ao mesmo tempo que o Estado Nacional é enfraquecido (CASTELLS, 2001). Diversas são as transformações dos padrões das empresas nessa conjuntura e, segundo Manuel Castells, as principais são: flexibilização, competitividade e rede.

Na contemporaneidade, a flexibilização tem se apresentado uma característica crucial, posto que temos a flexibilização das máquinas (que passam a executar diversas tarefas), flexibilização do trabalho (o trabalhador passa a ter que ser multifuncional) e flexibilização das relações entre as empresas (separação das etapas da produção entre as empresas<sup>5</sup>). O conceito de competitividade vem atrelado ao de produtividade. Os trabalhadores devem trazer soluções para problemas da empresa, tendo em vista que a inovação é essencial para a continuação da empresa no mercado e a criatividade é estimulada. A viabilidade de uma empresa depende da sua capacidade de conexão em rede sendo que, o fato de estarem associadas em rede não significa que as empresas cooperarão entre si.

---

<sup>5</sup> A planta brasileira de ônibus e caminhões da Volkswagen (VW) é paradigmática dessa situação. O “consórcio modular” tal como foi implantado na VW de Resende em 1995, transforma a empresa alemã num selo de qualidade, uma vez que o chão de fábrica é todo terceirizado.

A discussão sobre processos globalizantes é extensa e não é intenção deste artigo esgotá-la. Porém é relevante ressaltar que consideramos de extrema importância a ligação entre global e local, e a impossibilidade de fazer um estudo de caso desconectado das mudanças mundiais do setor automobilístico. Adotamos aqui uma perspectiva crítica da globalização e, por isso, optamos por usar o termo re-espacialização, descartando o conceito em voga de “desterritorialização” (com o qual não concordamos).

### **1.1. As transformações no Cenário Automotivo Brasileiro a partir da década de 1990**

Em 1996 foi inaugurada a fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen em Resende, e em 2001 o Grupo PSA Peugeot Citroën inicia a produção em sua fábrica no município de Porto Real, dando continuidade à um processo que começou em 1991 com a criação da filial Peugeot do Brasil. O Grupo PSA Peugeot Citroën foi criado em 1976, através da fusão da Citroën SA e da Peugeot SA (absorção da primeira pela segunda). A *holding* Peugeot SA passa então a deter 100% das duas sociedades automobilísticas.

O processo de escolha do local para a instalação das novas plantas das empresas, tanto da Volkswagen quanto da PSA, está inserido em um contexto global de reestruturação produtiva e descentralização regional, que produziu um processo de re-espacialização no setor. A década de 1990 presenciou a reorganização mundial da indústria automobilística. Inovações tecnológicas e de logística do transporte possibilitaram à indústria dividir mundialmente a produção. Dessa forma, a nova divisão internacional do trabalho permite aproveitar vantagens inerentes a cada lugar, e suas competências específicas.

A re-espacialização das novas fábricas de automóveis no Brasil é caracterizada por um movimento de “fuga” das regiões com tradição industrial e pela acirrada disputa entre Estados, conhecida como “guerra fiscal” (ARBIX, 2000). O processo de escolha também inclui estratégias empresariais e governamentais, onde pesam aspectos técnicos e, principalmente, políticos.

John Holloway, ao analisar a instalação de uma fábrica da Nissan em Sunderland (Inglaterra), no ano de 1986, resalta a importância dessa unidade fabril como exemplo paradigmático de uma época. A nova fábrica da Nissan (assim como a reestruturação de outras), assentada nas premissas de novas tecnologias e novo consenso entre capital e trabalho, representou não só o sucesso do modelo japonês de produção, mas da efetivação de um novo

modelo de relações de produção conhecido como pós-fordismo ou neo-fordismo (HOLLOWAY, 1987<sup>6</sup>).

Holloway analisa os critérios de seleção da força de trabalho que passaram a ser adotados desde o início da década de 1980 na Inglaterra e constata que, para estas novas plantas fabris, os trabalhadores foram criteriosamente selecionados, assegurando que qualquer um com histórico de militância sindical não fosse incluído nos quadros da empresa. Assim, destruiu-se o velho padrão de relações trabalhistas criando um novo no qual emergia um operário submisso, entusiasmado e orgulhoso da empresa onde trabalhava. Foi o começo do forjamento da figura do “colaborador”, do trabalhador “parceiro” da empresa. As novas práticas gerenciais buscam excluir a palavra operário de seu vocabulário, visto que a “nova” fábrica projeta-se como um local “harmônico”.

No modelo da fábrica “enxuta”, neo-fordista, todos os operários com perfil caracterizado por “atitudes não-construtivas” eram rejeitados. Buscando elevar a produtividade e a qualidade da produção na altura do padrão japonês, as metas ultrapassaram as expectativas dos gerentes e a incidência de greves e reivindicações trabalhistas foram consideravelmente reduzidas.

No ensaio “A rosa vermelha da Nissan”, Holloway sugere uma correlação teórica extremamente interessante e que optamos por adotar neste artigo, qual seja, a de que a reestruturação do processo de trabalho não pode ser dissociada da criação do desemprego em larga escala. No caso da empresa britânica Leyland (posteriormente se tornou o Grupo Rover), a gerência não hesitou em usar a ameaça do desemprego para conseguir subjugar os operários aos seus interesses. A empresa dizia claramente que a fábrica podia ser fechada a qualquer momento caso a mão-de-obra não se adequasse aos interesses do capital. Este recurso também é utilizado pelo Grupo PSA na planta brasileira, frequentemente os trabalhadores são pressionados pela gerência a alcançarem certas metas de produtividade sob o risco de perderem o emprego. A empresa diz que o Centro de Produção de Porto Real pode ser fechado a qualquer momento e a produção transferida para outro local que ofereça uma melhor relação custo benefício para os interesses empresariais.

O que ficou explícito na fala de dois operários brasileiros da PSA Peugeot Citroën, ao comentarem que, durante as reuniões com o chão-de-fábrica, a primeira advertência dos gerentes

---

<sup>6</sup> O artigo “The red rose of Nissan” foi publicado na revista Capital & Class, número 32, 1987. Contudo só tive acesso ao texto através do sítio da internet: [http://www.geocities.com/cordobakaf/holloway\\_nissan.html](http://www.geocities.com/cordobakaf/holloway_nissan.html), acessado no dia 29 de julho de 2006. O texto não contém a numeração original das páginas tal qual foi apresentado na revista, por esse motivo não pude fazer a devida citação das páginas.

consiste sempre em verbalizar a ameaça de transferência da produção brasileira para a planta da Argentina.

*“Qualquer coisa que eles vão fazer... a reunião que eles fazem com a gente, eles fecham a porta e a primeira coisa que eles falam é: a Peugeot pode muito bem pegar todos nós aqui e demitir todo mundo. É a primeira coisa que eles falam pra gente. Aí depois começa a reunião. (...) Todo mês tem reunião de UEP, então o pessoal agora apelidou de pressão de UEP. Não é mais reunião, é pressão. “Vamos lá pra pressão”. Pressão mesmo. Pressão em cima”.* (depoimento do funileiro Jorcilei e do retocador Jocimar concedido no dia 11/10/2006)

Outro ponto interessante reside na observação de Holloway, já em 1987, de que as áreas de pouca ou nenhuma experiência industrial e, conseqüentemente, sindical (“*greenfield site*”) constituíam lócus privilegiado da atração de investimentos empresariais exatamente porque representam menores possibilidades de problemas para o controle gerencial. Portanto, o capital também passa a ter a possibilidade de escolher um local cuja entidade sindical representativa seja mais cooperativa e identificada com os interesses da corporação. Essa também foi uma das características da região que atraiu a PSA Peugeot Citroën, expresso nas palavras de seu gerente de implantação:

*“[O fator sindicato teve alguma influência na escolha dessa região?] Nós tivemos um contato, na CSN, com o sindicato da região e foi um contato muito positivo, e nós sabíamos que ali a Força Sindical era menos... agressiva, se puder chamar assim. Porque a gente às vezes, como empresário, acha que o sindicato é agressivo. E não é o caso. Eu acho que a gente tem que ter o consenso, tem que ter negociação. A gente não quer arrancar o couro dos operários, não é essa a idéia. De vez em quando a gente acha que o sindicato tem essa imagem, de que o empresário quer... Eu não tenho essa imagem na Peugeot-Citroën. Eu acho que é uma empresa que quer trabalhar, quer que as pessoas trabalhem satisfeitas porque em se trabalhando satisfeitas, produzem mais. A gente sentiu um sindicato receptivo, foi um contato muito bom”.* (depoimento do gerente de implantação da PSA Peugeot Citroën, Rodrigo Junqueira, concedido no dia 18/05/1999).

Neste relato ele está se referindo ao Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda e região Sul Fluminense (SMVR)<sup>7</sup>, tradicionalmente ligado às atividades da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) inaugurada em 1946 na cidade de Volta Redonda, também na região do Sul Fluminense. O SMVR foi um dos principais protagonistas na criação e consolidação da Central Única dos Trabalhadores (CUT), em 1983, defendendo como alternativa para a CSN a sua gestão pública, com ampla participação dos trabalhadores, tendo protagonizado a greve histórica de 1988, no calor das mobilizações pela redemocratização do país (o que veio a acontecer em 1989), enfrentando o exército e uma ocupação da fábrica que resultou com a morte de três de seus operários.

Apesar desse passado militante e claramente ligado à esquerda política, a direção do SMVR passa para a Força Sindical em 1992, uma central sindical explicitamente pelega por ter pregado a cooperação com o empresariado, defendendo os projetos de privatização, entre os quais o da própria CSN. Um ideário como o da Força Sindical, segundo o qual o horizonte máximo possível à ação dos trabalhadores é o da integração à economia de mercado, reforça a subalternidade das classes trabalhadoras, impedindo o grupo subalterno, conforme Gramsci, "*...de se tornar dominante, de se desenvolver além da fase econômico-corporativa para alcançar a fase de hegemonia ético-política na sociedade civil e dominante no Estado*" (GRAMSCI, 1988, pp.32-33). Daí o respaldo do empresariado e dos governos de centro-direita à Força Sindical, como fica explícito na fala do gerente da PSA:

*“Mas não adianta a gente se iludir porque o sindicato hoje é assim pela presença discreta das empresas do setor aqui. Quando a presença for maciça, certamente nós vamos ter um sindicato com um comportamento diferente. Mas aí, quem sabe a gente não vai ter a oportunidade de, partindo de uma base mais interessante, mais amiga, a gente não vai conseguir uma coisa melhor? Então a resposta é: foi um fator interessante sem que a gente se iludisse, porque a gente sabia que no curto prazo esse fator ia deixar de ser tão interessante”.* (depoimento do gerente de implantação da PSA Peugeot Citroën, Rodrigo Junqueira, concedido no dia 18/05/1999).

---

<sup>7</sup> Sindicato dos trabalhadores das indústrias metalúrgicas, mecânicas, de material elétrico, de material eletrônico e de informática de Volta Redonda, Barra Mansa, Resende, Itatiaia, Quatis, Porto Real e Pinheiral.

O SMVR ficou filiado à Força Sindical até o início de 2005 quando voltou a se filiar à CUT, porém existe um processo dentro da CUT Regional Rio de Janeiro que busca impedir e revogar a filiação do SMVR exatamente por ser considerado um sindicato pouco combativo. Desde 2004, se instaurou em Volta Redonda uma verdadeira batalha envolvendo ações e outras medidas judiciais que fizeram a direção do sindicato ser alternada entre dois diretores por três vezes, sob a acusação de desvio de dinheiro.

Podemos afirmar que a instalação da fábrica da Volkswagen em Resende causou alguns impactos sociais, ambientais e políticos tanto no âmbito municipal quanto regional, a começar pela emancipação do município de Porto Real que até 1995 era um distrito de Resende. De acordo com a análise de Ramalho e Santana:

“A vinda da VW transformou-se em um argumento para um processo de disputa política municipal que resultou concretamente na emancipação do município de Porto Real, em 1995. Nesse contexto, a localização da fábrica foi moeda de troca, permanecendo em Resende sob a condição de que se aceitasse a emancipação. Em seguida, Porto Real foi escolhido para ser a base municipal da Peugeot Citroën e de seus fornecedores” (RAMALHO e SANTANA, 2002).

O processo de escolha da região sul do Estado do Rio, e especificamente do município de Resende, deveu-se a uma série de fatores: a) posição geográfica: proximidade dos dois grandes centros de consumo do país, São Paulo e Rio de Janeiro; b) existência da Rodovia Presidente Dutra; c) proximidade do porto de Sepetiba; d) região sem tradição de força política do movimento sindical, ao contrário do ABC paulista, por exemplo; e) infra-estrutura e incentivos fiscais oferecidos pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

A negociação para a implantação da PSA Peugeot Citroën em Porto Real envolveu diversos mecanismos de atração (doação de terras, incentivos fiscais, salários baixos, etc), sendo também relevante a articulação de uma rede sócio-política local integrada por empresários e políticos, altamente interessada em construir as bases necessárias para alcançar a emancipação política e econômica do então distrito de Porto Real da cidade de Resende<sup>8</sup>.

No que diz respeito à política de incentivos, o caso da montadora francesa traz a novidade da participação do próprio Estado do Rio de Janeiro como sócio da empresa – cerca de 32% de

---

<sup>8</sup> A importância da mobilização do Grupo Renato Monteiro e da SAPRE (Sociedade Amigos de Porto Real) é apresentada por Raphael Jonathas da Costa Lima em sua dissertação de mestrado defendida no PPGSA – UFRJ “*Açúcar, coca-cola e automóveis: Ação político-empresarial na construção de um ‘município modelo’ em Porto Real (RJ)*”, 2005.

participação no seu capital<sup>9</sup> – acrescido de um empréstimo do BNDES, no vultoso valor de cento e cinco milhões de reais. Desde o início da negociação o Estado entrou como acionista da multinacional francesa, inclusive este foi um dos termos do acordo para a instalação da fábrica da PSA no estado do Rio de Janeiro, um dos “trunfos” do Governo do Estado do Rio para ganhar a “guerra” contra outros estados da Federação pela instalação da empresa de automóveis.

A participação do Estado como acionista de uma empresa privada é um nítido exemplo de que as instituições econômicas são construções sociais, reforçando a crítica à teoria neoclássica de mercados livre e auto-regulados. Toda relação econômica é conduzida num cenário coercitivo, pressionada por influências históricas, políticas e tecnológicas. Mundos econômicos são mundos sociais e o Estado desempenha um papel importante na construção das instituições de mercado, pois na sociedade capitalista moderna, o Estado fornece as condições estáveis e confiáveis sem as quais as empresas capitalistas não podem operar.

Karl Marx é a referência fundamental para qualquer cientista social que busca discutir tanto o processo de formação quanto a evolução do sistema capitalista. Conforme nos ensina Marx, a acumulação primitiva é o ponto de partida do modo capitalista de produção. *“Na realidade, os métodos da acumulação primitiva nada tem de idílicos. Como os meios de produção e os de subsistência, dinheiro e mercadoria em si mesmos não são capital. Tem de haver antes uma transformação que só pode ocorrer em determinadas circunstâncias”* (MARX, 1968: 829). As circunstâncias às quais Marx se refere são aquelas em que confrontam-se duas espécies bem diferentes de possuidores de mercadorias: de um lado, o capitalista (detentor dos meios de produção); de outro, os trabalhadores livres (vendedores da própria força de trabalho).

A chamada acumulação primitiva é apenas o processo histórico que dissocia o trabalhador dos meios de produção. O trabalhador só pode vender a sua força de trabalho “livremente” depois que deixou de estar vinculado à gleba e de ser escravo ou servo de outra pessoa, ao mesmo tempo em que foi expulso das terras que proviam a sua própria subsistência. A expropriação do produtor rural, do camponês, constitui a base de todo o processo de transformação da exploração feudal em exploração capitalista.

---

<sup>9</sup> A participação do Estado do RJ como acionista da Peugeot gerou uma Ação Popular, em tramitação na 8ª Vara de Fazenda Pública desde 2003, contra a empresa e o Governo do Estado, que na época da instalação da fábrica era administrado por Anthony Garotinho. E mais, o acordo foi discutido às pressas e aprovado na ALERJ (Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro) no final do ano legislativo de 1997. As atas das sessões registram a indignação de alguns deputados e deputadas contrários à aprovação de transferência de dinheiro público para uma iniciativa privada, no mesmo ano em que o Governo alegou não ter verba para obras na área de saúde e encaminhou à ALERJ projetos de privatização de setores hospitalares.

O processo de expropriação do campesinato foi ainda intensificado, Marx salienta, com a Reforma Protestante e o imenso saque dos bens da Igreja Católica que a acompanhou, ocorrida no século XVI. Nesta época a Igreja era proprietária de grande parte do solo inglês e a sua expropriação representou o despejo de milhares de habitantes que foram para as cidades engrossar o proletariado.

*“O roubo dos bens da Igreja, a alienação fraudulenta dos domínios do estado, a ladroeira das terras comuns e a transformação da propriedade feudal e do clã em propriedade privada moderna, levada a cabo com terrorismo implacável, figuram entre os métodos idílicos da acumulação primitiva. Conquistaram o campo para a agricultura capitalista, incorporaram as terras ao capital e proporcionaram à indústria das cidades a oferta necessária de proletários sem direitos” (MARX, 1968: 850).*

Karl Polanyi foi pioneiro na utilização do termo *embeddedness*<sup>10</sup> para explicar que não é possível pensar em relações econômicas que não estejam imbricadas nas relações sociais. O argumento central da obra “A Grande Transformação”<sup>11</sup> fundamenta-se na crítica à idéia do mercado auto-regulado, crítica esta que, conseqüentemente, estende-se para a teoria do liberalismo econômico. O liberalismo econômico é o princípio organizador de uma sociedade que se apóia na instituição do mercado auto-regulável, sustentando que a origem de tal entidade é espontânea e livre de intervenções. Entretanto, a aparência de “livre-mercado” não esconde do observador mais atento, ou menos influenciado pela lógica liberal, que o mercado auto-regulado só pode ser instituído com o auxílio da intervenção estatal, a princípio para estabelecer, e depois para manter o sistema do “*laissez-faire*” funcionando.

Utilizando o paradigma do processo colonizador para exemplificar as transformações econômicas sofridas no mundo ocidental, Polanyi propõe que o estabelecimento de um mercado de trabalho em determinada colônia implica que os nativos sejam forçados a ganhar a vida vendendo a sua força de trabalho; para tanto, faz-se necessária a destruição das instituições tradicionais. Numa sociedade primitiva, um indivíduo só morre de fome se toda a comunidade perecer do mesmo mal. Tal solidariedade é, para este autor, a característica que torna a sociedade primitiva mais humana e menos econômica do que a economia de mercado.

---

<sup>10</sup> Poderíamos traduzir o termo “*embeddedness*” por imbricação, imbricamento ou enraizamento. Optei, neste texto, por utilizar a expressão **imbricamento**.

<sup>11</sup> POLANYI, 2000.

É nesse ponto, e somente nele, que Granovetter e Swedberg<sup>12</sup> tecem uma crítica a Polanyi. Da perspectiva desses autores que integram a assim chamada Nova Sociologia Econômica, a teoria de Polanyi atribui maior grau de imbricamento (*embeddedness*) às sociedades primitivas e uma progressiva separação entre as esferas econômica e social à medida que as sociedades se modernizam. Polanyi diferencia as sociedades pré-mercados (ou primitivas) das sociedades modernas capitalistas, alegando que nestas últimas a ação econômica é mais autônoma em relação às primeiras. Em oposição à essa idéia, Granovetter e Swedberg defendem que a ação econômica permanece imbricada nas sociedades capitalistas, só que com uma nova configuração. Por isso eles ressaltam a importância da aplicação da análise de redes, pois ela é capaz de abordar as interações atuais e concretas dos indivíduos e dos grupos.

Assim, para Granovetter e Swedberg, não podemos pensar em relações econômicas que não estejam imbricadas nas relações sociais, sendo também impossível desvincular a ação econômica da ação humana em rede. As proposições chave da Sociologia Econômica definem que as ações econômicas são uma forma de ação social, sendo também consideradas socialmente situadas; e que as instituições econômicas são construções sociais.

A idéia de que a ação econômica é uma ação social posiciona-se contra as propostas da economia ortodoxa de naturalização do comportamento econômico e a assunção deste como sinônimo de comportamento racional. Granovetter e Swedberg ponderam que as concepções acerca da esfera econômica variam de acordo com o período histórico, ressaltando que na Europa medieval, por exemplo, a ação econômica era vista como paixão destrutiva. Portanto, entender o comportamento econômico como parte integrante da “natureza” do homem, nada mais é do que reflexo de uma corrente dominante no pensamento social ocidental.

A ação econômica é socialmente situada e não pode ser explicada por referência a motivações individuais apenas, nem separada da busca por aprovação, status, sociabilidade, poder, etc. De acordo com a perspectiva da sociologia econômica, as análises devem levar em consideração o poder que uns indivíduos tem sobre outros, a ambigüidade de metas a serem alcançadas e o fato de que a escolha não é só racional, mas também influenciada pelas normas existentes. Por isso os autores defendem a abordagem da análise de redes, pois entendem que o comportamento do indivíduo está sempre inserido em redes de interação com outras pessoas.

---

<sup>12</sup> GRANOVETTER e SWEDBERG, 1992.

As instituições econômicas são construções sociais, o que acontece através da mobilização de recursos através de redes sociais conduzidas contra o pano de fundo de coerções dadas pelo desenvolvimento histórico, político, de mercado e tecnológico.

Influenciados pelos pensamentos de Polanyi, Granovetter e Swedberg, mas pensando nos desdobramentos das teorias propostas, Neil Fligstein e Fernanda Wanderley<sup>13</sup>, por sua vez, oferecem uma contribuição fundamental ao defender que a sociologia deve ir além da simples enumeração das deficiências do paradigma neoclássico. Portanto, Fligstein e Wanderley propõem que os sociólogos precisam discutir como as estruturas sociais dos mercados tornam-se realidade, produzem mundos estáveis e se transformam. Tal ponto de vista fica bem expresso nas palavras de Wanderley:

*“O desafio atual da Nova Sociologia Econômica é avançar a análise das relações econômicas além das afirmações de que a esfera econômica está socialmente construída, que as estruturas sociais e instituições são importantes para a ação econômica e que a racionalidade é uma modalidade de comportamento entre outras”* (WANDERLEY, 2002: 15).

Em seu breve artigo, Wanderley faz uma revisão dos principais enfoques da sociologia econômica e os estudos do mercado que apareceram a partir da década de 70, quando começaram a ser questionados os principais pressupostos da Economia Neoclássica definidos pelo individualismo metodológico: atores racionais instrumentais e ausência de estrutura social. Os quatro enfoques resenhados pela autora são: o estrutural, o cognitivo, o cultural e o político. Apesar das diferenças, todas essas abordagens têm em comum o ponto de partida: a constatação de que os padrões de relacionamento e as instituições sociais e políticas jogam um papel importante no crescimento dos mercados produtivos. Por isso, a principal pergunta que guia o estudo sociológico da economia é: como as interações sociais possibilitam e definem processos econômicos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços? E as principais preocupações envolvem a participação do Estado, organizações e atores na formação das regras gerais que estruturam as relações de mercado, a importância não só dos preços e salários, como das políticas vigentes, da balança social entre competidores e da organização de trabalhadores para a definição das estratégias econômicas.

---

<sup>13</sup> FLIGSTEIN, 2001 e WANDERLEY, 2002.

Na análise do objeto de pesquisa que escolhi, tendo como pano de fundo a implantação do pólo automotivo do Sul Fluminense, acredito que o enfoque estrutural aliado ao enfoque político, usando respectivamente os trabalhos de Granovetter e Fligstein, são as abordagens com as quais eu mais me identifico. Relato a seguir os motivos de minha escolha.

O enfoque estrutural define os intercâmbios econômicos como padrões de relações interpessoais concretas através da utilização da metodologia da análise de redes. Os mercados, sob esse enfoque, são definidos como sendo estruturas socialmente construídas através da percepção dos participantes do mercado, uma vez que aos olhos destes encontra-se definida uma ordem de status hierárquica. Os três principais conceitos da análise de redes são: conectividade (vínculos e nexos de união entre atores), distância (intensidade, estabilidade e frequência dos vínculos; ritmo e qualidade dos recursos) e centralidade (posição dos atores na rede).

Granovetter mostra que o mercado de trabalho não está formado por atores anônimos que não se conhecem, tal qual está definido pela teoria econômica neoclássica; argumentando que os comportamentos individuais e os padrões de funcionamento dos mercados de trabalho estão estruturados a partir de redes de relações sociais. Não obstante, a metodologia da análise de redes não é suficiente por si só, pois não explica a existência das desigualdades de poder entre os atores conectados em uma mesma rede social.

Daí a importância de pensar também sob a ótica proposta pelo enfoque político - que joga luz sobre as lutas pelo poder entre instituições sociais e políticas, como o Estado e as classes sociais. Este enfoque leva em consideração os elementos legais e políticos no contexto competitivo e nas transações de mercado, tendo entre seus objetos privilegiados o papel das regras políticas e legais no funcionamento do mercado, como por exemplo, as leis de patentes e de impostos, os direitos de propriedade e de contrato, as regulações do mercado de trabalho, os incentivos industriais e as políticas de aquisição do Estado.

Esta última é a perspectiva adotada por Neil Fligstein ao discorrer sobre o funcionamento da política ao longo dos três estágios (formação, estabilidade e transformação) de desenvolvimento dos mercados. Seu enfoque toma a formação dos mercados como parte da constituição dos Estados Nacionais, uma vez que as instituições sociais são consideradas pré-condições necessárias para a existência dos mercados.

Para alcançar tal objetivo, Fligstein adota a metáfora do “mercado como política”, por dois motivos: primeiro porque ela sugere que a formação do mercado faz parte da formação do

Estado; e, em segundo lugar, porque indica que os processos internos ao mercado refletem dois tipos de projetos políticos: lutas de poder no interior das empresas e entre as empresas, objetivando o controle do mercado. A metáfora “mercado como política” é ainda usada para criar uma visão sociológica da ação no mercado, apontando as estratégias adotadas pelos participantes do mercado na tentativa de criar mundos estáveis. Desta forma, Fligstein conclui como o mercado e o Estado estão intimamente ligados.

Não pude deixar de pensar na participação da CODIN - Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro, empresa do Governo do Estado - no processo de negociação da vinda das fábricas da Volkswagen e, principalmente, da PSA Peugeot Citroën. A CODIN é uma empresa responsável por fomentar o desenvolvimento econômico no Estado, através de iniciativas que promovam o fortalecimento das cadeias produtivas. Com o objetivo de reforçar a posição do Estado do Rio de Janeiro como localidade estratégica para implantação de novos investimentos, a CODIN define as suas atribuições da seguinte maneira em sua página na Internet:

*“Empreendendo ações efetivas para cumprir sua missão de "Promover o desenvolvimento econômico do Estado do Rio de Janeiro, por meio da atração dos investimentos ambientalmente adequados e do fortalecimento da atividade produtiva, visando a geração de trabalho e renda", a CODIN assessora o empresariado interessado em expandir ou implantar projetos industriais no Estado do Rio de Janeiro”<sup>14</sup>.*

A CODIN oferece aos empresários interessados em sediar seus negócios no Estado do Rio de Janeiro as vantagens do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social – FUNDES, um instrumento legal criado para atrair e expandir indústrias através de financiamento de capital de giro. O FUNDES foi regulamentado em 10 de janeiro de 1997<sup>15</sup>; estrutura-se em programas setoriais, regionais e genéricos; e consiste na concessão de um financiamento equivalente a um percentual do faturamento incremental, gerado a partir da implantação do projeto, com taxas de juros reduzidas, de modo a assegurar às empresas investidoras condições adequadas à operação.

A CODIN ainda divulga que oferece segurança para investimento do empresariado, argumentado que este é “o melhor incentivo do Governo”. A empresa governamental oferece informações importantes sobre os benefícios fiscais mais solicitados pelos investidores e também

---

<sup>14</sup> Extraído do site: [www.codin.rj.gov.br](http://www.codin.rj.gov.br).

<sup>15</sup> Através do Decreto 22.921.

atua em parceria com as Prefeituras Municipais. Na lista de serviços oferecidos pela CODIN, destacam-se: “identificação de alternativas locacionais compatíveis à tipologia do empreendimento e suas demandas; orientação sobre incentivos fiscais estaduais e municipais; orientação na obtenção de linhas de financiamento; articulação com as prefeituras e concessionárias de serviços públicos; oferecer às prefeituras municipais apoio na identificação de áreas adequadas para a implantação tanto de distritos quanto de condomínios industriais”<sup>16</sup>.

Primeiro programa criado ao amparo do FUNDES, o Programa de Atração de Investimentos Estruturantes – RIOINVEST – é destinado a incentivar investimentos de grande porte com potencial efeito multiplicador sobre a economia do Estado. Através desse Programa, foi possível atrair a montadora de automóveis PSA Peugeot Citroën. O RIOINVEST analisa as propostas caso a caso, pois não é um programa que oferece vantagens padronizadas.

Outro programa desenvolvido pela CODIN foi o “RioIndústria- Quem gera emprego, gera lucro”, destinado a incentivar a realização de investimentos<sup>17</sup> para novas unidades fabris ou para financiar a expansão de unidades já instaladas e que representem um acréscimo mínimo de 30% na capacidade produtiva instalada.

Todos os autores até aqui citados compreendem que mundos econômicos são mundos sociais, mas Fligstein, em particular, enfatiza que o Estado desempenha um papel importante na construção das instituições de mercado, apontando como as estruturas sociais são produzidas para controlar a concorrência e organizar a empresa. Por isso ele fala de “State-Building” como “Market-Building”, pois na sociedade capitalista moderna, o Estado fornece as condições estáveis e confiáveis sem as quais as empresas capitalistas não podem operar. Assumindo tal papel em decorrência da pressão das empresas capitalistas no sentido de fazer o Estado assegurar leis que regulamentam a interação econômica numa dada área geográfica.

Fligstein estabelece e define certas esferas<sup>18</sup> que atuam como arenas nas quais os Estados Modernos estabelecem regras para os atores econômicos. Para além da esfera nacional, como consequência da globalização, verifica-se o crescimento da interdependência econômica entre os

---

<sup>16</sup> Extraído do site: [www.codin.rj.gov.br](http://www.codin.rj.gov.br).

<sup>17</sup> Os setores atualmente considerados prioritários pelo Estado (ou pela CODIN) são: Autopeças e Indústria naval, Plásticos, Informática, Aeronáutico, Fármacos e Química Fina, Têxtil e Confecções, Fonográfico, Moveleiro, Petróleo e Petroquímica, Telecomunicações e Eletroeletrônicos, Metal-Mecânico, Gráfico.

<sup>18</sup> Mercados modernos de produção, instituições econômicas, direitos de propriedade, estruturas de governança, concepções de controle e regras de troca.

Estados, a multiplicação do número de acordos comerciais entre países, e criação de blocos econômicos de negociação e comércio.

*“Todos os Estados restringem a competição de alguma forma, ao não permitir certas formas de concorrência predatória ou ao restringir o ingresso de certas indústrias usando barreiras de comércio (tarifárias ou não) e instrumentos de regulação. Os processos políticos que geram tais regras refletem freqüentemente os interesses organizados de um dado conjunto de empresas num mercado”*  
(FLIGSTEIN, 2001: 34).

A emergência dos mercados globais depende da cooperação entre empresas e Estado para produzir regras de troca e fornecer garantias de que as empresas possam competir e extrair lucros. Um mercado é ‘globalizado’ caso haja um pequeno número de participantes que se conheça e opere através dos países com uma concepção de controle comum e Fligstein aponta as empresas produtoras de automóveis, computadores, softwares e as farmacêuticas como representantes dessa definição. Os direitos de propriedade encontram-se no cerne das relações entre as elites nacionais e o Estado e a discussão sobre patentes e propriedade intelectual é exemplar desse fenômeno. O Estado continua desempenhando um papel fundamental na criação da economia global porque suas elites dependem dele para preservar seu poder e garantir a entrada nos mercados globais.

Outras contribuições importantes para meu trabalho são as definições que Fligstein e Bourdieu fazem de novos mercados (em emergência) e mercados estáveis. Para Fligstein, um mercado estável é aquele no qual as identidades e a hierarquia de status das empresas e a concepção de controle que guia os atores que a conduzem são bem conhecidas. As empresas se parecem em suas táticas e estrutura organizacional. A política reproduzirá a posição dos grupos que exercem a liderança. Já nos mercados recentes, o mesmo não acontece, pois os papéis dos desafiadores e dos estabelecidos ainda não foram definidos e não há um conjunto de relações socialmente aceito.

*“O período mais fluido em um mercado se dá durante a sua emergência. (...) empresas tentando produzir um mercado estável dependem de uma série de fatores, entre os quais: o tamanho dos grupos, seus recursos, a existência de uma oportunidade política para agir, atores de Estado dispostos a negociar e a habilidade em construir uma coalizão política em torno de uma identidade coletiva”*  
(FLIGSTEIN, 2001: 39).

Creio que o pólo automotivo do Sul Fluminense pode ser considerado como um mercado em emergência, pois representa uma situação ainda fluida e caracterizada por múltiplas concepções de controle propostas pelos atores de várias empresas. Na fase inicial de um novo mercado, as maiores empresas são as que mais provavelmente poderão criar uma concepção de controle e uma coalizão política para controlar a concorrência. Do ponto de vista de Fligstein, na organização de um mercado, todas as relações interorganizacionais têm que ser construídas. Os mercados são construções sociais que refletem a construção político-cultural singular de suas empresas e nações, e só alcançam êxito quando relacionadas a um projeto político. As leis nunca são neutras, seu conteúdo, sua aplicabilidade e extensão sempre refletem uma disputa política, representando a direção da intervenção do Estado na economia.

## **1.2. Distritos industriais: universalidade ou singularidade do modelo? Para além do caso da Terceira Itália.**

A Terceira Itália é a região que assim ficou conhecida depois que ali foi aplicado um modelo de desenvolvimento diferente dos anteriores existentes neste país. Entre o norte desenvolvido (Primeira Itália) e o sul atrasado (Segunda Itália), surgiu nas décadas de 1950 e 1960, no nordeste italiano, o fenômeno das redes industriais de pequenas e médias empresas, o que foi inovador. Pois, tinha como características principais:

*“despadronização dos produtos, desverticalização da atividade produtiva e o surgimento de novos padrões de divisão do trabalho, seja no âmbito da indústria, seja no âmbito da sociedade”* (COCCO, URANI e GALVÃO, 2002: 14).

A experiência da Terceira Itália propõe a substituição da produção em massa, característica do modelo fordista, e, por isso, inaugura o que Piore e Sabel<sup>19</sup> chamaram de “especialização flexível”. Os distritos industriais da Terceira Itália constituem-se de pequenas e médias empresas configuradas em redes flexíveis. Giuseppe Cocco<sup>20</sup> defende que esse tipo de modelo de distrito industrial é uma alternativa “possível e desejável de superação do modo fordista de produção” e ainda enaltece o potencial de geração de empregos que as pequenas e médias empresas, a seu ver, possuem. Por trás da crise do Welfare State, da reestruturação

---

<sup>19</sup> Piore, M. e Sabel, C. The Second industrial Divide: possibilities for prosperity. NY: Basic Books, 1984.

<sup>20</sup> COCCO, URANI e GALVÃO, 2002.

produtiva e da crise do fordismo, do ponto de vista de Cocco, não existe somente a proposta neoliberal; a experiência da Terceira Itália é uma demonstração da reação dos operários, pois, diante da perspectiva do desemprego, eles se reorganizam tornando-se pequenos empresários. Do ponto de vista de Cocco, a Terceira Itália é a realização do sonho da fábrica sem operários, além da reorganização do comando, a recusa do comando, pois ele acredita que a classe operária mais bem sucedida é aquela que se auto destrói.

A grande preocupação de Cocco e seus colaboradores consiste em afirmar a transferibilidade e replicabilidade do modelo de distrito da Terceira Itália para outras localidades e especialmente para o Brasil. Nessa busca, eles esforçam-se por encontrar características universais no modelo tirando o foco de traços específicos (relativos a determinados territórios, culturas, sociedades, etc.) e focando em seus determinantes universais.

A tipologia de distritos industriais apresentada por Ann Markusen<sup>21</sup> representou uma grande influência na minha análise sobre o desenvolvimento industrial e econômico do Sul Fluminense. Os modelos apresentados pela autora surgiram a partir de uma reflexão empírica, e os resultados de sua pesquisa sugerem que os estudos dos distritos industriais necessitam de uma abordagem envolvendo o imbricamento (embeddedness) através dos limites distritais.

Em oposição (ou complementação) à teoria marshalliana de “novos distritos industriais” (NIDs), Markusen propões três tipos de distritos industriais: “hub-and-spoke industrial district” (centro-raio); “Satellite platform” (plataforma satélite); “state-anchored district” (ancorado no Estado). A autora conclui que raramente encontramos um único tipo de desenvolvimento econômico e industrial, pelo contrário, observa-se com muito mais frequência o modelo misto – que engloba um ou mais tipos de distritos industriais.

A investigação de Markusen começa com uma questão intrigante: por quê alguns lugares são capazes de permanecer atraentes para o capital assim como para o trabalho a despeito do crescimento da mobilidade internacional das corporações e do desenvolvimento mundial dos sistemas de comunicação? Alguns lugares têm a capacidade de ancorar atividades produtivas enquanto outros não. O conceito de “novos distritos industriais” ou “flexivelmente especializados” baseia-se no fenômeno da expansão de sucesso de indústrias da região italiana da Emilia-Romana - que ficou conhecida como Terceira Itália.

---

<sup>21</sup> MARKUSEN, 1996.

Os três modelos alternativos de distritos industriais propostos por Markusen foram criados a partir de uma análise indutiva, investigando casos particulares. O modelo NID de características flexivelmente especializadas, cujo exemplo paradigmático é a Terceira Itália, não foi encontrado em muitos casos pesquisados por Markusen, o que levou-a a estabelecer os três padrões alternativos. Assim, ela prova que outros perfis distritais são teoricamente plausíveis e são empiricamente demonstráveis, e por distrito industrial ela entende: “*um distrito industrial é uma área espacialmente delimitada de uma atividade econômica distinta e especializada, seja ela ligada à matéria-prima, manufatura ou serviços*” (Markusen, 1996: 296).

Na experiência da Terceira Itália, a estrutura de negócios abrange firmas pequenas e localizadas cujos investimentos e produção são restritos ao local onde se estabelecem. O mercado de trabalho é interno ao distrito e altamente flexível. Também é possível observar a existência de esforços de cooperação entre membros do distrito e esforços no sentido de construir estruturas de governança para a promoção da competitividade além do distrito, ampliando assim a capacidade de atrair e manter investimentos.

Os distritos industriais italianos freqüentemente são o produto de culturas resistentes politicamente organizadas nas bases de comunidades duradouras, sendo fundamental para as suas estruturas de governança o papel forte da liderança dos sindicatos e do partido comunista italiano. Como tais características não são encontradas em todos os territórios onde há um quadro de desenvolvimento industrial, Markusen chegou à conclusão de que a criação, ampliação ou transformação do tipo de crescimento econômico de um território é resultado de inúmeros fatores, sem esquecer que as instituições locais estão “imbricadas” na economia global, isto é, em muitas outras relações situadas para além do território nacional.

Por entender que existem novas configurações de desenvolvimento industrial, Markusen elabora sua tipologia de distritos industriais. O tipo de distrito que ela chama de “Centro-Raio” é aquele onde a estrutura regional gira em torno de uma ou várias grandes corporações, em um ou mais ramos industriais, externamente orientados. Já a “plataforma industrial satélite” compreende primordialmente plantas de filiais de corporações multinacionais – pode abranger filiais high-tech de alta tecnologia ou estabelecimentos publicamente subsidiados que pagam baixos salários, baixas-taxas – configurando uma reunião de plantas de filiais desconectadas incrustadas em *links* organizacionais externos<sup>22</sup>. E, por fim, o distrito “ancorado no Estado” é caracterizado pela

---

<sup>22</sup> Exemplo: Manaus: expansão sustentada pelo Estado enquanto uma zona importadora/exportadora.

presença de uma ou mais instituições do setor público, sendo o governo o principal suporte da economia regional. Não obstante, não podemos esquecer que Markusen enfatiza que na prática, os distritos industriais podem ser um amálgama de um ou mais desses tipos que ela estabeleceu, e, com o tempo, podem mudar de um tipo para outro. Markusen construiu espécies de “tipos-ideais”, no sentido weberiano, de distritos industriais.

Partindo da tipologia proposta por Markusen, acredito que o desenvolvimento do pólo automotivo na região do Médio Paraíba, no Estado do Rio de Janeiro, apresenta características tanto de distrito “centro-raio”, quanto de distrito “ancorado no Estado”. Pelos motivos que exponho a seguir.

No tipo de distrito “centro-raio”, um certo número de empresas-chave e de facilidades atuam como centros para a economia regional, e os fornecedores e as atividades relacionadas encontram-se espalhadas ao redor desses centros como “raios de uma roda”. Markusen fornece como exemplos brasileiros os casos dos municípios de São José dos Campos e Campinas<sup>23</sup>. O dinamismo das economias desse tipo de distritos “centro-raio” está associado com a posição dessas organizações – chave nos mercados nacional e internacional. Outras firmas locais tendem a ter relações subordinadas com essas empresas âncoras.

Tal distrito é dominado por uma ou várias grandes empresas verticalmente integradas, de um ou mais setores industriais, rodeadas por fornecedores menores e menos poderosos. Pode exibir tanto uma relação de extrema dependência das firmas menores com a(s) maior(es), quanto uma relação mais fraca e mais nucleada, onde as firmas menores até estabelecem outras conexões que não só com a empresa-âncora do distrito. O “hub-and-spoke” pode ser ou não composto por um oligopólio.

O caso Sul Fluminense fica evidente quando Markusen define que nos distritos desse tipo o capital local tem pouca capacidade de empreender estratégias específicas para suas indústrias. Dessa forma, os maiores rendimentos encontram-se atrelados aos negócios das maiores empresas. Essas empresas-centrais também podem estar ativamente envolvidas em tarefas que afetam diretamente as suas forças de trabalho e suas habilidades de fazer negócio – especialmente no que concerne a promoção de instituições educacionais e a provisão de infra-estrutura. A

---

<sup>23</sup> Um exemplo norte-americano desse tipo de distrito é a cidade de Seattle que congrega grandes empresas de ramos industriais variados, tais como: Weyer-hauser, Boeing, Microsoft, Port of Seattle, Hutchinson cancer center. Já na cidade de Detroit, concentravam-se três grandes indústrias, porém todas do mesmo ramo, o automobilístico.

vulnerabilidade desse tipo de distrito recai sobre a possibilidade, a médio prazo, das transparências das empresas para outras áreas ; ou, a longo prazo, do declínio do tipo de indústria ali instalado – assim, o crescimento e a estabilidade encontram-se em risco.

Já as características de distrito “ancorado no Estado” evidenciam-se através da presença da AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras), a CODIN (Companhia de Desenvolvimento Industrial, empresa do Governo do Estado) e de um *campus* universitário avançado de Engenharia. Neste tipo de distrito “ancorado no Estado”, a estrutura de negócio local é dominada pela presença de facilidades promovidas por entidades governamentais, cujo cálculo locacional e cujas relações econômicas são determinadas na esfera política, em vez de dependerem de empresas do setor privado. A instituição pública pode ser uma base militar, um laboratório, um complexo prisional ou a concentração de gabinetes de governo.

No Brasil, Markusen aponta como exemplos desse tipo de distrito as cidades de Campinas (devido à presença da UNICAMP) e de São José dos Campos (complexo aeroespacial militar). Em geral, as associações comerciais locais são relativamente fracas e o papel do governo local também é mínimo no que concerne a promoção e regulação de atividades distritais.

A CODIN oferece às prefeituras municipais apoio na identificação de áreas adequadas para a implantação tanto de distritos quanto de condomínios industriais. Esta Companhia aponta que o Estado do Rio de Janeiro tem 10 distritos industriais (Campos dos Goytacazes, Macaé, Fazenda Botafogo, Campo Grande, Paciência, Palmares, Duque de Caxias, Queimados, Santa Cruz e Resende) e 2 Distritos Industriais Projetados (Volta Redonda e Três Rios).

Na região do Médio Paraíba<sup>24</sup>, mais especificamente nos municípios de Resende e Porto Real, a CODIN destaca a presença das seguintes indústrias: Volkswagen, Pernoud Ricard, Peugeot Citroën, Tecnopólo (Vallourec, Copo, Faurecia, Gefco e Eurostamp), Galvasud e Guardian.

O Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da CODIN, realizou, no dia 16 de abril de 2004, nas instalações da Volkswagen de Resende, o 1º Workshop de Negócios de Veículos Comerciais e Implementos Rodoviários, cujo objetivo era o lançamento do projeto “Rio Automotivo”. Participaram deste workshop as seguintes entidades locais e estaduais: UFRJ / Coppe – falou sobre o projeto de construção de um complexo industrial ao lado da VW; Mauricio

---

<sup>24</sup> A Região do Médio Paraíba é composta pelos seguintes municípios: Rio das Flores, Valença, Barra do Pirai, Pinheiral, Pirai, Resende, Porto Real, Itatiaia, Quatis, Barra Mansa, Volta Redonda e Rio Claro.

Chacur, da CODIN, apresentou a infra-estrutura necessária para a implantação do complexo; Carlos Henrique Perrut, presidente do sindicato dos metalúrgicos de Volta Redonda, falou sobre relações de trabalho; a CERJ, sobre a infra-estrutura elétrica; participaram também FIRJAN, VW, REDETEC - apoio técnico, e SEBRAE – fomento.

O RioAutomotivo foi criado com o intuito de fortalecer o setor metal-mecânico da Região do Médio Paraíba, através do desenvolvimento dos fornecedores existentes na Região e da atração de novos investidores, principalmente do setor de veículos comerciais e implementos rodoviários. Segundo o presidente da CODIN, Maurício Chacur, a idéia do Rio Automotivo é integrar a cadeia produtiva do setor automobilístico, fortalecendo o cinturão de fornecedores e cliente das montadoras.

Nadya Guimarães e Scott Martin defendem a possibilidade ambígua das conseqüências do desenvolvimento econômico. Incansavelmente os autores apontam as conseqüências pessimistas dos processos globais, para além dos aspectos positivos. A idéia do artigo do Martin é mostrar como as experiências de reestruturação e flexibilização do trabalho são apreendidas de diversas formas pelos variados locais onde são aplicadas. Apesar do resultado do processo ser a fábrica “enxuta”, as relações que são estabelecidas entre trabalhador e empregador variam de acordo com as características subnacionais. Martin está defendendo a centralidade das especificidades do tecido social local onde se enraízam as diferentes formas de flexibilização do trabalho. As dimensões de âmbito local são centrais para Scott Martin e fundamentais para a explicação das formas de negociação das relações de trabalho mesmo em empresas altamente globalizadas.

A experiência toyotista não veio para o Brasil, ou foi implantada de maneira deturpada: a relação de confiança entre trabalhador e empresa, necessária para a efetivação do processo “just-in-time” e de “qualidade total”, baseia-se no Brasil no único compromisso de garantia temporária do emprego. Não há, como houve no Japão, a garantia de emprego permanente, aposentadoria vitalícia, etc. No Brasil e na América latina a parceria do trabalhador é demandada em troca de não mandá-lo embora. É, pois, um compromisso negativo, em face à ameaça de desemprego.

A história do Brasil é marcada por uma disputa entre municípios para a obtenção de recursos, de empreendimentos. O Brasil teve dois modelos de desenvolvimento industrial no setor automotivo: 1º movimento: fábricas ABC – onde a implantação do modelo fordista já alterado; 2º movimento: fábricas enxutas, localizadas em regiões não-tradicionais – modelo

flexível. No Sul Fluminense não houve reestruturação produtiva, as indústrias que ali foram instaladas já surgiram com o conceito de fábrica enxuta.

## **2. Relações de trabalho na PSA do Brasil**

Não podemos estudar a organização da produção industrial sem pensar nas condições de existência, dentro e fora do trabalho, das classes trabalhadoras. Portanto, é mister verificar quais são os impactos sentidos pelas classes trabalhadoras em um momento de constituição de novos cenários produtivos, das novas estratégias empresariais e da chamada crise do sindicalismo.

A atuação do sindicalismo brasileiro na década de 1980 foi marcada pela mobilização e ascenso, um período de ressurgimento do movimento dos trabalhadores. O mesmo não pode ser dito da década de 90, caracterizada pelo relativo arrefecimento e reorientação de práticas e estratégias (CARDOSO, 1999 e BOITO Jr., 1999).

Assim, a atuação do sindicalismo brasileiro apresenta certa singularidade pois apresenta, no interior mesmo da época neoliberal, mudanças substantivas na estratégia do capital e na composição social de forças. No Brasil, durante a década de 80, presenciamos a forte mobilização dos trabalhadores do ABC (região industrial do Estado de São Paulo), caracterizando o que a literatura sociológica brasileira chamou de “Novo Sindicalismo”: movimento de redefinição das formas de atuação sindical que clamava por práticas mais *combativas* e mais *radicais* de ação, na virada dos anos setenta para os anos oitenta. Com estas práticas, estes setores, que conformaram o chamado “novo sindicalismo”, visavam romper com as posições então correntes no sindicalismo nacional, mas também, e sobretudo, com aquelas que julgavam caracterizar o passado de sua classe (SANTANA, 1998).

Esse movimento está diretamente ligado ao contexto histórico pelo qual o país passava: a redemocratização política. O sindicalismo brasileiro ficara submergido após o duro impacto promovido pelo golpe militar de 1964, que lhe havia deixado pouco ou quase nenhum espaço de manobra. No cenário político mais amplo, a reemergência do movimento dos trabalhadores acabou estremecendo os arranjos políticos da transição para o regime democrático que iam sendo pensados sem eles.

*“Este ascenso foi marcado pelo surgimento do que se convencionou chamar de “novo sindicalismo”. Caracterizado por práticas que indicariam sua novidade no interior da história sindical brasileira, mais do que representar uma etapa no processo organizativo e de luta dos trabalhadores em nosso país, este sindicalismo seria uma ruptura com as práticas estabelecidas no passado. Não um passado genérico, mas principalmente aquele demarcado pelo período 1945/1964” (SANTANA, 1998, p.3)*

Depois desse período de ascenso do movimento sindical, a década de 1990, presenciou um arrefecimento da luta operária no Brasil, devido em grande parte aos impactos da reestruturação produtiva, diminuição dos postos de trabalho e conseqüente crescimento do desemprego.

## **2.1. CPPR: Centro de Produção de Porto Real**

Em 2001, a PSA de Porto Real produziu 18 mil carros de passeio; em 2004 a produção aumentou para 48 mil, em 2005 alcançou o número de 93 mil veículos produzidos. Em face deste aumento significativo de produção, a oferta de empregos passou de 1.267 postos de trabalho em 2002, para 2.088 em julho de 2005 e 2.300 em maio de 2006. A gerência da fábrica acaba de anunciar a intenção de criar, até 2007, o terceiro turno em Porto Real e com a implantação de tal medida o CPPR (Centro de Produção de Porto Real) contaria com o contingente de 2.900 trabalhadores<sup>25</sup>.

Os primeiros veículos produzidos em Porto Real foram o Citroën Xsara Picasso e o Peugeot 206. Atualmente a planta do Rio de Janeiro produz também o Citroën C3, o Peugeot 206 SW e, em parceria com a FIAT, coloca sua logomarca em “vans” e “peruas” produzidas na FIAT da cidade de Betim (MG).

Quando de sua inauguração, o CPPR ocupava um total de 150.000 m<sup>2</sup>, em um terreno de 2 milhões de metros quadrados. Ali localizam-se os prédios de solda e chaparia, o da pintura, o da montagem e a fábrica de motores. A fábrica de motores da PSA começou a funcionar em 2002, produzindo 9.700 motores; já em 2004 ela produziu 49 mil unidades e em 2005 alcançou o número de 109 mil motores produzidos.

---

<sup>25</sup> Dados fornecidos pelo gerente de RH da empresa ao jornal Diário do Vale, publicado no dia 21 de julho de 2005.

Ao redor da planta da PSA constitui-se o chamado Tecnopólo. Ele agrega outras fábricas, principalmente do setor de autopeças. Ali se encontram, por exemplo, a Vallourec, que fabrica eixos; a Magnetto-Eurostamp, que se dedica à estamperia de chapa; a Faurecia, fabricante de assentos; e a GEFCO, que executa todo o trabalho de logística e transporte da PSA, além de atender também outras empresas da localidade como a VW e a Michelin.

Ao contrário da VW que inaugurou o projeto de “consórcio modular” na planta de Resende, a PSA Peugeot Citroën adotou a estratégia de trazer para perto de si a sua rede de fornecedores com a constituição do tecnopólo. Beneficiadas pela doação de terrenos contíguos ao da montadora, as empresas acima mencionadas instalaram-se no entorno da PSA, formando uma espécie de “cinturão empresarial” para atender as demandas da produção.

Quanto à contratação de mão-de-obra, embora em número inferior àquela esperada e alardeada, a PSA Peugeot Citroën resolveu recrutar a maioria dos seus trabalhadores da própria região. Nesse processo, a participação do SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem industrial<sup>26</sup>) foi fundamental ao servir de intermediário na convocação de seus ex-alunos para ocupar os novos postos de trabalho. As empresas buscaram uma associação rápida e estreita com esse centro, não só equipando-o com instrumental para cursos ligados às demandas da indústria automobilística, como oferecendo cursos e convênios. No caso particular da PSA Peugeot Citroën, um protótipo de linha de montagem foi construído dentro do centro de formação para que os alunos se adequassem às especificidades da empresa.

## **2.2. Sindicato e relações de trabalho na PSA**

Não podemos estudar a organização da produção industrial sem pensar nas condições de existência, dentro e fora do trabalho, das classes trabalhadoras. Portanto, é mister verificar quais são os impactos sentidos pelas classes trabalhadoras em um momento de constituição de novos cenários produtivos, das novas estratégias empresariais e da chamada crise do sindicalismo.

---

<sup>26</sup> Criado em 1942, o SENAI é parte integrante do Sistema Confederação Nacional da Indústria - CNI e Federações das Indústrias dos estados – e apóia 28 áreas industriais por meio da formação de recursos humanos e da prestação de serviços como assistência ao setor produtivo, serviços de laboratório, pesquisa aplicada e informação tecnológica.

A atuação do sindicalismo brasileiro na década de 1980 foi marcada pela mobilização e ascenso, um período de ressurgimento do movimento dos trabalhadores. O mesmo não pode ser dito da década de 90, caracterizada pelo relativo arrefecimento e reorientação de práticas e estratégias (CARDOSO, 1999 e BOITO Jr., 1999).

Assim, a atuação do sindicalismo brasileiro apresenta certa singularidade pois apresenta, no interior mesmo da época neoliberal, mudanças substantivas na estratégia do capital e na composição social de forças. No Brasil, durante a década de 80, presenciamos a forte mobilização dos trabalhadores do ABC (região industrial do Estado de São Paulo), caracterizando o que a literatura sociológica brasileira chamou de “Novo Sindicalismo”: movimento de redefinição das formas de atuação sindical que clamava por práticas mais *combativas* e mais *radicais* de ação, na virada dos anos setenta para os anos oitenta. Com estas práticas, estes setores, que conformaram o chamado “novo sindicalismo”, visavam romper com as posições então correntes no sindicalismo nacional, mas também, e sobretudo, com aquelas que julgavam caracterizar o passado de sua classe (SANTANA, 1998).

Esse movimento está diretamente ligado ao contexto histórico pelo qual o país passava: a redemocratização política. O sindicalismo brasileiro ficara submergido após o duro impacto promovido pelo golpe militar de 1964, que lhe havia deixado pouco ou quase nenhum espaço de manobra. No cenário político mais amplo, a reemergência do movimento dos trabalhadores acabou estremecendo os arranjos políticos da transição para o regime democrático que iam sendo pensados sem eles.

*“Este ascenso foi marcado pelo surgimento do que se convencionou chamar de “novo sindicalismo”. Caracterizado por práticas que indicariam sua novidade no interior da história sindical brasileira, mais do que representar uma etapa no processo organizativo e de luta dos trabalhadores em nosso país, este sindicalismo seria uma ruptura com as práticas estabelecidas no passado. Não um passado genérico, mas principalmente aquele demarcado pelo período 1945/1964”* (SANTANA, 1998, p.3)

Depois desse período de ascenso do movimento sindical, a década de 1990, presenciou um arrefecimento da luta operária no Brasil, devido em grande parte aos impactos da reestruturação produtiva, diminuição dos postos de trabalho e conseqüente crescimento do desemprego.

A chegada de fábricas do setor automobilístico na região Sul Fluminense trouxe novos desafios ao Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda e região Sul Fluminense (SMVR)<sup>27</sup> que, tradicionalmente vinculado aos trabalhadores da CSN de Volta Redonda, teve que lidar com o surgimento de uma nova classe de trabalhadores metalúrgicos.

Uma série de questões trabalhistas têm sido colocadas. A nova fábrica da PSA de Porto Real tem apresentado “velhas” práticas há muito, aparentemente, já superadas. Começando pela contratação dos trabalhadores, cada um “trata” seu salário individualmente com o responsável do RH na entrevista que é feita antes de acertar o emprego. Tal prática decorre que na mesma função existem operários ganhando salários diferentes. E, às vezes, funcionários hierarquicamente superiores ganham menos que outros em posições inferiores, porque “trataram” melhor o seu salário quando entraram na empresa. Essa prática fica explícita na fala de um trabalhador:

*“Só que na mesma função eles tem salário diferente. Porque na época da entrevista quando eles vão lá, no começo, cada um tratou seu salário e quem tratou melhor se deu bem. E há diferença. Tem operador lá que ganha R\$ 700,00, tem operador que ganha R\$ 750,00 e faz a mesma função.[Como assim foi na sala e negociou seu salário? Como é que foi?] Eu sou retocador. Tem retocador lá que ganha mais que eu. Quando eu fui tratar o salário, eu tratei mal. Ele soube tratar melhor que eu. Quer dizer o salário dele é mais alto. [Não é tratado coletivamente?] Não. Isso foi quando nós fomos entrar”. (Funileiro da PSA em entrevista no dia 11/12/2003).*

Na Peugeot de Porto Real, os trabalhadores podem ter aumento anual de salário, digo que podem ter porque é um aumento individual que a empresa chama de “Mérito”. Os operários que disputarão esse aumento são indicados pelos supervisores de cada área, o RUEP (Responsável por Unidade Estratégica de Produção), que encaminha para a gerente de produção da fábrica os nomes e as fichas dos trabalhadores de sua área que ele acha que são merecedores do Mérito. A escolha do supervisor baseia-se na análise dos índices de produtividade do trabalhador – absenteísmo, pontualidade, desempenho; e na entrevista individual feita anualmente.

Em uma entrevista exploratória com um trabalhador que foi da comissão de fábrica da PSA durante dois anos obtivemos a informação de que a empresa não apóia as iniciativas de organização dos trabalhadores, nem a CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes), assegurada pela legislação trabalhista, tem a liberdade de implementar um trabalho efetivo.

---

<sup>27</sup> Sindicato dos trabalhadores das indústrias metalúrgicas, mecânicas, de material elétrico, de material eletrônico e de informática de Volta Redonda, Barra Mansa, Resende, Itatiaia, Quatis, Porto Real e Pinheiral.

*[Não tem CIPA não?] “Tem, mas não funciona, o cara na CIPA também tem medo. Só tem CIPA pra poder ter a ata pra mostrar pra legislação que tem a CIPA porque não vale de nada. O pessoal da CIPA não participa de reunião, não participa de nada. Não funciona, pra você ver na área que eu trabalho, essa máscara de pó que é descartável, o funcionário tem que usar três dias. Um dia desses, eu discuti com o cara da CIPA, isso não existe, se você está na CIPA você tem que agir, né? Se a máscara é descartável é um dia só e acabou. O gerente fala pra você usar três dias. Se você quiser trocar uma bota é uma briga. Se sua roupa rasga dá trabalho. É tudo complicado. Tudo difícil”.* (Funileiro da PSA em entrevista no dia 11/12/2003).

Este mesmo trabalhador deixou a comissão de fábrica após dois anos devido ao fato de se sentir pressionado e ameaçado pelos supervisores.

*“... a Peugeot não aceita a comissão de fábrica. Eu sou muito mal visto na empresa porque eles falam que eu me envolvi com o sindicato. Eu acredito que a comissão de fábrica não anda com o sindicato. A comissão ela é mera representante dos funcionários, você tem lá a empresa, o sindicato e a comissão. Cada um na sua mão. (...) A Peugeot não vê dessa maneira, ela vê que você tá na comissão, você tá no sindicato. A cobrança é muito grande. Fui muito pressionado”.* (Funileiro da PSA em entrevista no dia 25/11/2005).

O próprio SMVR (sindicato representante da classe) não tem permissão para entrar na fábrica e, mesmo quando são autorizados, devem ser acompanhados por um supervisor de Recursos Humanos em todo o tempo em que estiverem dentro da empresa. Tal política impede o contato direto entre trabalhadores e representantes sindicais. E por causa da pressão e o medo do desemprego, aquele operário, ex-integrante da comissão de fábrica, ingressou na CIPA buscando obter a estabilidade no emprego que esta função legalmente lhe confere:

*“Eu entrei na CIPA mais atrás da maior estabilidade, porque eu fiquei com medo porque eu discutia muito com os RUEP (...). Quando eu saía da reunião com o sindicato e a empresa, minha obrigação era passar pros funcionários o que ocorreu na reunião. Aí eu ia passar e eles falavam: não foi nada disso, a empresa resolveu outra coisa. Aí como eu saí da comissão, eu falei: então vou entrar na CIPA e ver se eles me esquecem um pouco. (...) Então vamos ver se eles me esquecem. Eu entrei mais na CIPA atrás da estabilidade. Não é o que eu queria, eu não queria, eu entrei mais pela estabilidade”.* (Funileiro da PSA em entrevista no dia 25/11/2005).

### 3. Conclusões

A hipótese inicial era a de que no contexto de cadeias produtivas globais, e de planta fabril num local de *greenfield*, as possibilidades de resistência dos trabalhadores parecem ser muito reduzidas pela falta de articulação do sindicato local, pelo autoritarismo no chão de fábrica contra o sindicato e contra qualquer organização interna dos operários e pela ameaça constante de perda do emprego.

Contudo, também pode ser possível uma retomada do tipo tradicional de organização sindical, uma vez que certo contingente significativo de operários da PSA demonstram apreço e simpatia pelo sindicato da categoria. O perfil jovem e o alto nível de escolarização da força de trabalho (elevada para os padrões brasileiros nesse setor da indústria) também parecia ser um fator que possibilitasse, a longo prazo, um aumento da participação sindical dos operários desta fábrica.

Quero deixar claro que essa hipótese é fruto da observação empírica e da assimilação de literatura afim que relata casos de resistência operária não – sindicais. Não é meu intuito diminuir a importância dos sindicatos, pelo contrário. Porém não posso forçar a teoria se a realidade me evidencia outros fatos.

As experiências de reestruturação e flexibilização do trabalho são apreendidas de diversas formas pelos variados locais onde são aplicadas. Apesar do resultado do processo ser a fábrica “enxuta”, as relações que são estabelecidas entre trabalhador e empregador variam de acordo com as características subnacionais. Chegamos à conclusão que, neste contexto de cadeias produtivas globais da indústria automobilística, a instalação de uma planta fabril num local de *greenfield*, isto é numa região sem experiência anterior num tipo determinado de indústria, onde a fábrica já nasce reestruturada e enxuta; as possibilidades de defesa da classe trabalhadora são reduzidas. O que temos observado na experiência do Rio de Janeiro é a presença de práticas gerenciais autoritárias e opressoras que não estimulam, pelo contrário, reprimem as iniciativas de organização dos metalúrgicos. Nessas condições, os trabalhadores são subordinados às decisões da empresa, seu poder de barganha é muito reduzido, senão nulo.

O conceito de “imbricamento individualizado disperso” de Scott Martin, me ajuda a discutir o caso de fábricas que já nascem “flexíveis” em regiões de *greenfield*. Para ele, nenhuma preocupação é destinada à instituição sindical, posto que os responsáveis pela implantação de tais plantas fabris não consideram relevantes possíveis conflitos com trabalhadores (MARTIN 2001).

As outras formas alternativas de imbricamento propostas por Martin são: a) imbricamento coletivo: quando os trabalhadores oferecem resistência e o processo de flexibilização das indústrias precisa ser negociado com eles devido à força do sindicato e à existência do embate com um sindicalismo forte, o que acontece em regiões tradicionais de industrialização; b) imbricamento individualizado estruturado: quando implanta-se uma fábrica reestruturada em local de *brownfield* e, portanto, a gerência busca a manutenção ou fortalecimento de canais mediadores, particularmente das relações de negociação com o sindicato ou outros representantes do operariado (MARTIN, 2001).

A experiência toyotista parece ter sido implantada de maneira deturpada no Brasil: a relação de confiança entre trabalhador e empresa, necessária para a efetivação do processo “just-in-time” e de “qualidade total”, baseia-se no Brasil no único compromisso de garantia temporária do emprego. Não há, como houve no Japão, a garantia de emprego permanente, aposentadoria vitalícia, etc. no Brasil e na América latina a parceria do trabalhador é demandada em troca de não mandá-lo embora. É, pois, um compromisso negativo, em face à ameaça de desemprego.

A história do Brasil é marcada por uma disputa entre municípios para a obtenção de recursos, de empreendimentos. O Brasil teve dois modelos de desenvolvimento industrial no setor automotivo: o primeiro movimento refere-se à implantação das fábricas na região do ABC paulista, onde o modelo fordista já nasce alterado; já o segundo movimento é caracterizado pelo modelo flexível, isto é a instalação de fábricas enxutas em regiões não-tradicionais. No Sul Fluminense não houve reestruturação produtiva, as indústrias que ali foram instaladas já surgiram com o conceito de fábrica enxuta.

Assim, indicamos que nesta conjuntura de reestruturação produtiva, flexibilização e precarização do trabalho, as empresas multinacionais que buscam a América Latina como forma de reduzir custos, aumentar a produtividade do trabalho e gerar maiores lucros, contribuem para a desmobilização da força organizativa da classe trabalhadora. A existência de um grande exército industrial de reserva e a ameaça de desemprego força os salários para baixo e submete os trabalhadores a condições precárias de trabalho.

Não obstante, gostaríamos de salientar que a fábrica está instalada há apenas cinco anos e essa realidade pode se modificar, havendo a possibilidade de fortalecimento da instituição sindical representativa dos trabalhadores da PSA. Tendo em vista a escolarização da classe operária dessa fábrica, e a possibilidade de um intercâmbio cada vez mais intenso entre

trabalhadores de diferentes lugares do mundo, trocando suas experiências sindicais, podem ser construídas novas formas de resistência no ambiente fabril.

#### **4. Bibliografia**

ABREU, A. (org.). “Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina”. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000.

ANTUNES, R. “Os sentidos do trabalho-Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho”. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002.

ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (orgs.). “De JK a FHC - A reinvenção dos carros”. São Paulo: Scritta, 1997.

ARBIX, G. “Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo Brasileiro”. Rio de Janeiro: Dados, Vol.43, N.1, 2000.

BEAUD, S. e PIALOUX, M. “Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard”. Paris: Ed. Fayard, 1999.

BECK, Ulrich. “O que é globalização? Equívocos do globalismo, resposta à globalização”. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. “A sociedade em Rede”. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

BEVILAQUA, A.; WHATELY, M. C. “Fragmentos da história de Resende” – Entrevistas da Revista da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Resende. Resende: ACIAR, 1994.

BOITO Jr., A. “Política Neoliberal e Sindicalismo no Brasil”. São Paulo: Xamã, 1999

BOURDIEU, P. “Les Structures Sociales de l’Économie”. Paris: Seuil, 2000.

CARDOSO, A. M. “Sindicatos, trabalhadores e a coqueluche neoliberal. A era Vargas acabou?” Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 1999.

CASTEL, R. “As Metamorfoses da Questão Social”. Petrópolis: Ed. Vozes, 1998.

CHESNAIS, F. “A Mundialização do Capital”. São Paulo: Ed. Xamã, 1996.

COCCO, G.; URANI, A.; GALVÃO, A. (orgs.) “Empresários e empregos nos novos territórios produtivos: o caso da Terceira Itália”. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.

FLIGSTEIN, N. “Mercado como Política: Uma abordagem político-cultural das instituições de mercado”. In Contemporaneidade e Educação, ano VI, nº 9. Rio de Janeiro: IEC, 2001.

GARCIA-PARPET, Marie France. “A construção social de um mercado perfeito: O caso de Fontaines-en-Sologne”. In *Sociedade e Agricultura*, nº 20. Rio de Janeiro: CPDA, 2003.

GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M.; KORZENIEWICZ, R.P. “Introduction: Global Commodity Chains” in: GEREFFI e KORZENIEWICZ (eds) *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport: Praeger Publishers, 1994.

GRAMSCI, Antonio “Maquiavel, a Política e o Estado Moderno”, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.

GRANOVETTER, Mark. “Economic action and social structure: The problem of embeddedness”. In *The American Journal of sociology*, vol. 91, nº 3, nov., 1985.

GRANOVETTER, Mark e SWEDBERG, Richard (eds). “The Sociology of Economic Life”. USA: Westview Press, 1992.

GUIMARÃES, N. e MARTIN, S. (orgs.). “Competitividade e Desenvolvimento – Atores e instituições locais”. São Paulo: Ed. SENAC, 2001.

HOLLOWAY, John. “The Red Rose of Nissan”. *Capital & Class*, #32, 1987.

KUMAR, K. “Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo”. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1997.

LEITE, Márcia de Paula. “Trabalho e sociedade em transformação: mudanças produtivas e atores sociais”. São Paulo, Ed. Fundação Perseu Abramo, 2003.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa; dissertação de mestrado defendida no PPGSA – UFRJ “Açúcar, coca-cola e automóveis: Ação político-empresarial na construção de um ‘município modelo’ em Porto Real (RJ)”, 2005.

LIMONCIC, F. “A Insustentável Civilização do Automóvel: A Indústria Automotiva Brasileira em Tempos de Reestruturação Produtiva”. Rio de Janeiro: FASE, Cadernos Temáticos nº3, 2001.

LOUBET, J. “PSA PEUGEOT CITROËN, 1973-1992. Histoire d’un groupe automobile dans les années de crise”. *Actes du GERPISA nº 10*, avril, 1994, p.108-146.

LUNG, Y. “Is the rise of emerging countries as automobile producers an irreversible phenomenon?” In: HUMPHREY, J. et al. “Global strategies and local realities. The auto industry in emerging markets”. *Actes du GERPISA nº 28*, février, 2000, p.7-18

MARKUSEN, Ann. “Stick places in slippery space: a typology of industrial district” In *Economic geography*, volume 72, issue 3, July 1996.

MARTIN, S. “Globalização e imbricamento da flexibilidade do trabalho: Perspectivas contemporâneas da indústria automobilística nas Américas (Brasil, México e Estados Unidos)” In:

GUIMARÃES et al (orgs.). Competitividade e Desenvolvimento – Atores e instituições locais. São Paulo: Ed. SENAC, 2001.

MARX, Karl. “O Capital”. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1968.

NABUCO, Maria; NEVES, Magda; NETO, Antonio (orgs). “Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo”. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

NABUCO, M. R e MENDONÇA, M. P. “Estratégias de localização do setor automotivo no Brasil: O caso da Mercedes-Benz” In: NABUCO, M. R. et al. (orgs.) Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002, p.47-83.

PIORE, ; SABEL, . The Second Industrial Divide. NY: , 1984.

POLANYI, K. “A Grande Transformação”. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000.

RAMALHO, J.R.; SANTANA, M. A. “Promessas e efeitos práticos da implantação da indústria automobilística no Sul Fluminense”, XXV Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, 16 a 20 de outubro de 2001.

RAMALHO, J.R.; SANTANA, M.A. “A indústria automobilística no Rio de Janeiro: relações de trabalho em um contexto de desenvolvimento regional”. In: NABUCO, M. R. et al. (orgs.) Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

ROBERTSON, R. “Globalização: Teoria social e Cultura”. Petrópolis: Ed.Vozes, 2000.

RODRIGUES, I. J. “Comissão de fábrica e trabalhadores na indústria”. São Paulo: Cortez, 1990.

RODRIGUES, I. J. (org.) “O novo sindicalismo – Vinte anos depois”. Petrópolis: Ed. Vozes, 1999.

SANTOS, W. G. “Décadas de Espanto e uma Apologia Democrática”. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

SENNETT, R. “A corrosão do caráter”. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2000.

THOMPSON, Edward P. “A Formação da Classe Operária Inglesa” (Vol. 1-3). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

VIANNA, L.W. “Liberalismo e Sindicato no Brasil”. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

WANDERLEY, Fernanda. “Avanços e desafios da Nova Sociologia Econômica – Notas sobre os estudos sociológicos de mercado”. In Revista Sociedade e Estado, vol. XVII, nº 1, jan-jun 2002.

WEIL, Simone. “A Condição Operária e outros estudos sobre a opressão”. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.