

Roselaine Navarro B. da Silva²
Rosângela Villwock³

**A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E SEUS EFEITOS
NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL¹**

RESUMO: A dinâmica do capitalismo é dada pela sua busca incessante para aumentar a sua massa de mais-valia, sendo que esse aumento, diante do estreitamento dos mercados internos, ocorre via conquista e ampliação de mercado externo. É diante de tal necessidade que se colocou o chamado processo de globalização, acirrando a concorrência mundial e impondo a necessidade de adequação dos mais diversos países à nova realidade competitiva. O Brasil conhecerá os efeitos de tal processo especialmente a partir da década de 1990, quando da sua reestruturação produtiva, especialmente a vivenciada pela indústria automobilística nacional.

PALAVRAS-CHAVE: abertura comercial; reestruturação produtiva; regime produtivo.

SUMMARY: The dynamics of the capitalism is characterized by its incessant search of increasing its surplus value mass. This increasing, in the face of the narrowing of the internal markets, happens by means of the conquest and enlargement of external market. It was due to such need that the so called globalization process was established, inciting the world competition and imposing the need for adaptation to the new competitive reality in several countries. Brazil would face the effects of this process especially starting from the decade of 1990, due to its productive restructuring, mainly that of the national automobile industry.

KEYWORDS: commercial opening; productive restructuring; productive regime.

Data de recebimento: 03/05/04. Data de aceite para publicação: 25/08/04.

¹ Este trabalho é parte integrante de Projeto de Pesquisa cadastrado na Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Unioeste (Número de Cadastro: 009141/2003).

² Docente do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Unioeste - Campus de Francisco Beltrão. Endereço eletrônico: roselainenbs@yahoo.com.br.

³ Docente do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Unioeste - Campus de Francisco Beltrão.

1. INTRODUÇÃO

A definição da ciência econômica e do seu objeto de estudo tem ocupado a mente de cientistas integrantes das mais diversas escolas do pensamento econômico. A definição da escola clássica para a ciência econômica foi formulada por Say em sua obra *Tratado de Economia Política*, publicada em 1803. Nesta, ele define a economia como a ciência que torna conhecida a natureza da riqueza, deduzindo em seguida os meios de sua formação, revelando a ordem de sua distribuição, bem como examinando os fenômenos envolvidos em sua destruição, praticada através do consumo.

De uma forma geral, a ciência econômica tem se preocupado em resolver o problema econômico essencial, qual seja: suprir as necessidades crescentes e ilimitadas do homem frente à existência de recursos limitados. Assim, pode-se mencionar que historicamente os agentes econômicos têm objetivado construir um modelo de sociedade que garanta o atendimento das necessidades do conjunto social. No entanto, o atendimento de tais necessidades raramente tem ocorrido de uma forma retilínea, o que torna tal fato um dos principais desafios da ciência econômica.

Na busca pela ampliação dos recursos conseguiu-se elevar a produtividade do solo e afastar a humanidade das previsões malthusianas⁴. No âmbito industrial, viabilizaram-se aumentos de produção nas mais diversas indústrias através da inserção de novas tecnologias. É justamente com as transformações sofridas pela indústria, mais especificamente a indústria automobilística nacional representada pelas montadoras de automóveis a partir da década de 90 (a conversão do regime de produção fordista para o toyotista, adaptado à realidade brasileira) e os seus reflexos sobre a produção, faturamento, produtividade do trabalho e o nível de emprego, que o presente trabalho se preocupa.

A presente discussão faz-se pertinente especialmente pelo fato de haver transcorrido um período considerável desde a abertura comercial, possibilitando uma análise mais específica e concreta dos

⁴ MALTHUS, T. R. *Ensaio sobre a população*. São Paulo: Abril Cultural, 1996. As previsões malthusianas eram sombrias em relação ao futuro da humanidade, pois afirmavam que, enquanto a população crescia em ordem geométrica, os alimentos cresciam em ordem aritmética, donde se concluía o estado de miséria e fome reservado ao seres humanos no futuro.

seus efeitos com relação ao desempenho das variáveis citadas, na indústria automobilística nacional. Por outro lado, vale destacar que vários autores têm se preocupado com os efeitos da reestruturação produtiva sobre a classe trabalhadora, tais como as mudanças nas relações de trabalho, a questão da qualificação e da centralidade do trabalho. Dentre os autores que se dedicam a tais questões pode-se destacar Antunes (2000), Marques (1997), Silva (2003) e outros.

Para a realização do estudo proposto, utilizaram-se de dados secundários obtidos junto à literatura pertinente e à Anfávea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). No que se refere às fontes bibliográficas, optou-se inicialmente pela releitura da obra de Marx (1996), a fim de subsidiar as descrições acerca das transformações incorridas pela indústria automobilística nacional, mais precisamente pelas montadoras de autoveículos em seu regime produtivo, como conseqüência da busca capitalista pela ampliação da mais-valia, especialmente em sua forma relativa.

Optou-se por importar dados relativos à produção, faturamento, número de empregados, dentre outros, junto à Associação Nacional de Fabricantes de Autoveículos (Anfávea), com a finalidade de analisar empiricamente as variações ocorridas a partir da abertura comercial, permitindo, desta forma, uma investigação criteriosa e isenta de apelos ideológicos. A fim de não perder a dinâmica e interdependência capitalista, privilegiaram-se literaturas que retratassem num cenário global, o momento conhecido como mundialização do capital, por ser neste período que o toyotismo é exportado para os mais diversos países, como denominado por Alves (2000). A partir de tais fontes, privilegiou-se a descrição dos momentos determinantes da industrialização brasileira, preocupando-se em enfatizar que as transformações foram correlatas aos movimentos dos países capitalistas mais centrais.

No que se refere ao método empregado, optou-se pelo materialismo histórico, que destaca historicamente a relação antagônica entre as classes capitalista e trabalhadora, bem como o método dedutivo, que parte do geral para o particular, destacando que as transformações vivenciadas pelas economias centrais, no que se refere ao regime produtivo, são exportadas para os países em desenvolvimento a fim de realizar nestes o mesmo processo de busca incessante pela ampliação do capital.

2. DESCRIÇÃO DO ASSUNTO

2.1 O SENTIDO DA TRANSFORMAÇÃO PRODUTIVA NO CAPITALISMO

A história do capitalismo está fundamentalmente ligada à história da evolução dos processos produtivos. O modo capitalista de produção se diferencia dos anteriores por primar pelo objetivo de produzir mercadorias que lhe garantam excedentes cada vez maiores. Ou seja, o objetivo é, como verificado por Marx (1996), investir um montante C , formado de gastos com capital fixo e variável, e obter, em contrapartida um C' que represente um *quantum* maior que o investido em capital fixo e variável, sendo esse excedente denominado mais-valia.

A mais-valia, conforme mencionado pelo mesmo autor, é extraída da quantidade de trabalho não pago (trabalho excedente), cedida pelos trabalhadores durante uma jornada de trabalho, podendo ser ampliada com a redução do tempo de trabalho necessário e o conseqüente aumento do tempo de trabalho excedente. Cabe observar que a redução do tempo de trabalho necessário pode ser obtida especialmente pela redução do valor da força-de-trabalho ou, ainda, pelo aumento da produtividade do trabalho. Desta forma, com o intuito de ampliar a extração da mais-valia, o capitalista busca reduzir o tempo de trabalho necessário alterando os métodos organizacionais e as tecnologias presentes no setor produtivo.

Vale destacar que a ampliação da taxa de mais-valia pode ocorrer durante um determinado tempo, para um número reduzido de capitalistas. Tal processo é factível pela adoção de tecnologias inovadoras que garantam, no processo concorrencial, uma fatia maior do mercado. O(s) capitalista(s), de posse de tal tecnologia, poderia(m) praticar um preço menor que o de seus concorrentes, mas ainda maior que o equivalente a seu(s) custo(s) de produção, persistindo neste comportamento até que a tecnologia se equiparasse para todos, no entanto, com uma taxa menor que a anteriormente praticada pelo conjunto (cf. Marx, 1996).

A equiparação com redução da taxa de mais-valia é conseqüência da prática concorrencial, o que impõe, por outro lado, a necessidade incessante aos capitalistas de estarem alterando seus processos produtivos em busca de obter ganhos na esfera da circulação. Assim, a importância da forma de tecnologia adotada está diretamente

ligada à sua capacidade de influenciar o aumento da produtividade do trabalho, e garantir a realização de excedentes no mercado.

Portanto, a busca do capital para aumentar a produtividade é nada mais que a busca pelo aumento da mais-valia, que determina a própria evolução do processo produtivo nas mais diversas indústrias, ao mesmo tempo em que acirra o processo competitivo entre capitalistas e trabalhadores.

Assim, a importância da forma de tecnologia física ou de gestão adotada está diretamente ligada à sua capacidade de influenciar o aumento da produtividade do trabalho. Em suma, investigar variáveis como níveis de produção, variação do número de empregados, implica verificar diretamente qual a capacidade da tecnologia utilizada para obter tal intento. Por outro lado, é importante ainda considerar outros elementos, tais como faturamento, vendas, dentre outros, a fim de justamente verificar a situação de concorrência vivenciada pelo capitalista e as condições enfrentadas pelo mesmo no tocante à realização de sua mercadoria.

2.2 ASPECTOS GERAIS DA TRANSIÇÃO DO MODELO FORDISTA PARA O TOYOTISTA

O modelo toyotista desenvolveu-se com o propósito de atender a um mercado pequeno, mas com potencial de crescimento, caso do Japão no pós-Segunda Guerra. Tais condicionantes imprimiam a necessidade de arranjos tecno-organizacionais com uma flexibilidade não presente no modelo fordista e que seria determinante a partir da década de setenta.

Pensando-se sob a ótica da valorização do capital, o modelo toyotista deu continuidade à lógica de acumulação capitalista, que é de transformar o chão da fábrica e o trabalho com o intuito de adequá-los ao processo de valorização da mercadoria. Tal como no fordismo, o intento do toyotismo é racionalizar a produção e o trabalho, por quanto o primeiro se revela insuficiente para enfrentar a nova ordem concorrencial que se instaurou a partir dos anos 1970 nos países capitalistas mais desenvolvidos, potencializada na década de 1980 com a liberalização dos mercados.

O modelo toyotista difere do fordista não somente em função de sua tecnologia, mas muito mais pelo encaminhamento que dá em direção à flexibilização das relações de trabalho e pela captura da subjetividade do trabalho, como destacou Pereira (2000, p. 29): “Os

capitalistas compreenderam que, em vez de se limitarem a explorar a atividade muscular dos trabalhadores, privando-os de qualquer iniciativa e mantendo-os enclausurados nas compartimentações estritas do Taylorismo e do Fordismo, podiam multiplicar o seu lucro explorando-lhes a imaginação [...]. ” Desta forma, imprimiu-se no trabalhador um senso de envolvimento com a firma, com chavões do tipo ‘vestir a camisa da empresa’, e instaurou-se, através das novas tecnologias físicas e de gestão, a necessidade de um trabalhador polivalente, multifuncional e capaz de manejar equipamentos de tecnologia avançada, ou seja, avesso àquele que caracterizava o trabalhador fordista”.

As metas relativas à polivalência, à gestão participativa, ao comprometimento com a empresa, dentre outros, quando assumidos pelo trabalhador inserido nos CCQs (Círculos de Controle de Qualidade) e nas equipes de trabalho, podem contribuir para a desagregação dos trabalhadores enquanto classe, considerando-se o instauramento da vigilância coletiva. No que tange à polivalência, o capital passa a demandar um trabalhador com maiores qualificações⁵, capaz de manusear a tecnologia, resolver problemas e atuar dentro da equipe de trabalho, sempre buscando a qualidade total do produto. Ao aceitar tais argumentos, a classe trabalhadora é fragmentada em pelo menos duas outras, uma central, formada por trabalhadores qualificados vinculados à empresa com contratos de trabalho mais estáveis, e outra formada por trabalhadores menos qualificados, com baixa estabilidade e relegados a condições de sub-emprego, com contratos do tipo temporários, mais propícios à desvinculação diante das variações da demanda (cf. Alves, 2000).

O processo de fragmentação da classe é agravado com o desemprego crescente, potencializado pela capacidade própria da nova tecnologia microeletrônica de aumentar a produtividade do trabalho sem o aumento proporcional no número de indivíduos empregados. Assim, o sindicato tem visto enfraquecer a capacidade de mobilização dos trabalhadores enquanto categoria. No contexto descrito, alguns se sentem beneficiados pela nova política de trabalho intrafirma, enquanto outros foram convencidos de sua descartabilidade e não se sentem no direito de reivindicar nada. Há ainda o fato de que o desemprego crescente muda o foco de luta, a demanda passa a ser primeiramente a garantia de emprego, relegando-se a segundo plano questões salariais e de condições de trabalho, como menciona Alves (2000), confirmando

⁵ Entenda-se por *qualificação* o estudo formal, os cursos de profissionalização e atualização etc.

uma configuração de sindicato participativo, desvinculado do seu papel historicamente antagônico ao capital.

2.3 ASPECTOS GERAIS DA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA

Conforme ressaltam diversos autores, dentre eles Tavares (1981), Mello (1986) e Alves (2000), é somente na década de 1930 que o capitalismo no Brasil se integrará à chamada segunda revolução industrial. O capitalismo industrial no Brasil ocorreu sob a forma de um capitalismo tardio, cujo processo de industrialização originou-se a partir da indústria de bens de consumo assalariado. Apoiado na expansão cafeeira, a partir da segunda metade do século XIX, como menciona Mello (1986). É, no entanto, no pós-Segunda Guerra que o país vivenciaria um momento decisivo para a sua industrialização com a adoção do “plano de metas”. A partir de então, ocorreu um “[...] aprofundamento da abertura da economia ao capital estrangeiro, pela forma de investimento direto, acompanhado e amparado pelo investimento público - energia, transportes, etc. - que iria promover, entre 1956 e 1961, um pronunciado salto no processo de industrialização pesada” (Alves, 2000, p. 104).

O plano de investimento industrial formulado por tal governo tinha como um dos objetivos primeiros instaurar e potencializar o crescimento do setor de bens de capitais. No entanto, posteriormente, este objetivo foi relegado a uma ordem secundária, haja vista a própria conjuntura externa que limitava tais possibilidades. A meta primeira da política de industrialização do governo passou a ser o investimento no setor de bens de consumo duráveis, notadamente na produção de automóveis, representado pela predominância de empresas estrangeiras.

Ao estudar o referido momento, é importante ressaltar que, nos países mais desenvolvidos, o capitalismo vivia sua fase de ouro. O modelo produtivo vigente apresentava então um aparato tecno-organizacional condizente com a produção em massa. No plano da divisão internacional do trabalho havia os países desenvolvidos elevando-se do patamar de produtores de manufaturas para produtores de bens de produção, enquanto que os países dependentes se elevavam da condição de produtores de matérias-primas para o de manufaturas. Fundamentalmente, mantinha-se a dependência dos últimos em relação aos primeiros, o que coincidia exatamente com a política brasileira de “[...] mudança no eixo estratégico do seu processo de

industrialização, com um redirecionamento do padrão de acumulação de capital no sentido da ampliação, não mais do setor de produção de capitais, mas do setor de produção de bens de consumo duráveis, de propriedade do capital estrangeiro” (Alves, 2000, p. 105).

Por outro lado, cabe mencionar que o nascimento em solo nacional de grandes plantas industriais levaria à concentração de um grande número de indivíduos em um mesmo local, desempenhando um papel determinante no surgimento do movimento trabalhista no Brasil. Em resumo, é a partir da vigência das grandes plantas industriais gerenciadas pelo capital estrangeiro em solo nacional que “[...] desenvolveu-se um mercado interno, as novas classes assalariadas e, notadamente uma nova classe operária com potencial contestatório de massa, capaz de impulsionar a democracia política (e social) no país. Surgiu uma nova sociabilidade do trabalho (e do capital) capaz de ir além dos preconceitos tradicionais locais e regionais, além, de repor, num patamar superior, as contradições sócio-históricas” (Alves, 2000, p.108).

A indústria brasileira, mais especificamente a indústria produtora de bens de consumo duráveis, vivenciou, no período que compreende os anos de 1968 a 1973, índices de crescimento extremamente favoráveis. É neste período que “[...] o ABC paulista despontou como um dos principais pólos industriais do país, cujo maior símbolo é o complexo automotivo. Intensificou-se um novo surto de reestruturação produtiva com a ampliação das bases industriais vinculadas ao paradigma fordista-taylorista” (Alves, 2000, p.109).

Concomitante ao grande surto de crescimento experimentado pela indústria produtora de bens de consumo duráveis nacional, ocorria nos países de capitalismo mais desenvolvido um processo de reestruturação produtiva industrial que visava enfrentar a crise de valorização vivenciada pelo capital em função, especialmente, da crise do petróleo e do acirramento concorrencial.

Retornando à situação da indústria brasileira, cabe ressaltar que, após a sua expansão, ela será igualmente atingida pela crise do capitalismo mundial. Para entender a referida crise no âmbito do capitalismo industrial brasileiro, é preciso assimilar que esta é reflexa de um padrão de industrialização com suas bases invertidas, ou seja, um padrão de industrialização direcionado para a implantação das indústrias de bens de consumo duráveis⁶. O fato é que o surto expansivo

⁶ A ênfase dada ao desenvolvimento da indústria de bens de consumo duráveis é fruto de condições internas e externas impeditivas do investimento na indústria de bens de capital (cf. Mello, 1980).

da industrialização no país a partir da década de 50 demandava, em contrapartida ao aumento nas importações de bens de produção dos países centrais, o que configurava a necessidade da moeda de pagamento internacional.

Dessa forma, a expansão da indústria nacional estava vinculada à disponibilidade de divisas, especialmente na forma de ampliação do endividamento externo, ocorrido especialmente nos anos 60 e 70. Tem-se, portanto, que o “[...] limite da industrialização hipertardia era posto, pela sua condição de dependência à lógica do capital internacional, de acesso aos circuitos do capital financeiro internacional” (Alves, 2000, p. 110) Verificada a fragilidade da industrialização brasileira e a necessidade para o seu progresso, do desenvolvimento do setor de bens de capital, o governo elabora o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) em 1976, com o intento de potencializar o referido setor. No entanto, o projeto encontrou algumas limitações, dentre as quais, destacavam-se a insuficiência de financiamento interno, bem como a expansão a nível mundial de um novo padrão de acumulação do capital, de cariz flexível (cf. Gorender, 1997).

Após a observação dos mencionados momentos da industrialização brasileira e percebida a sua fragilidade, adentra-se aos anos 80, caracterizados economicamente por uma crise de endividamento que leva o país a recorrer a recursos externos. Diante da fragilidade de suas contas externas e da incapacidade de fechamento do balanço de pagamentos, o país fica sujeito às exigências do Fundo Monetário Internacional, implementando uma política interna recessiva para obter os auxílios necessários. É nesta década que se iniciaria, ainda que de forma bastante restrita, a entrada no país do novo modelo produtivo.

2.4 REFLEXOS DO TOYOTISMO NA PRODUÇÃO, COMERCIALIZAÇÃO, PRODUTIVIDADE E NÍVEL DE EMPREGO DA INDÚSTRIA AUTOMOBOLÍSTICA NAS DÉCADAS DE 1980 E 1990

A inserção do modelo toyotista em nosso país ocorre especialmente através da indústria automobilística. O processo ocorre lentamente durante os anos 80 com a adoção de características isoladas dentre as integrantes do referido modelo. As transferências principais ocorridas neste período são as tecnologias microeletrônicas e algumas técnicas organizacionais como os círculos de controle de qualidade (CCQs) e o *Just-in-Time/Kanban*. Essas novas técnicas e tecnologias

foram, por sua vez, incorporadas ao chão da fábrica e adaptadas ao modelo taylorista-fordista até então predominante.

Essa inserção inicial ocorrida com um elevado grau de adaptação ao modelo de produção vigente foi chamada por Alves (2000) de “toyotismo restrito” e, ainda que este fosse ineficiente do ponto de vista do modelo que predominava externamente, há que se ratificar que a mescla dos dois era perfeitamente adequada para a década, considerando-se o isolamento comercial vivido pela indústria em questão.

Ao adentrar a década de 1990, a indústria brasileira assumiria uma configuração diferente com a abertura das fronteiras ao mercado mundial. Tal medida forçou a saída de uma organização da produção caracterizada até aquele momento enquanto toyotismo restrito para a de toyotismo sistêmico. A adoção do toyotismo sistêmico se efetivou no Brasil sob um contexto externo e interno favorável à sua implantação. Primeiramente, há que se ressaltar a crise de valorização enfrentada pelo capitalismo mundial. Vale destacar que os dados relativos à quantidade de veículos por habitante, para o período de 1987, em alguns países desenvolvidos, já se mostravam limitados - Estados Unidos uma média de 1,4 habitantes por carro; Alemanha com 2,2 e Itália com 2,0, conforme informações da Anfávea.

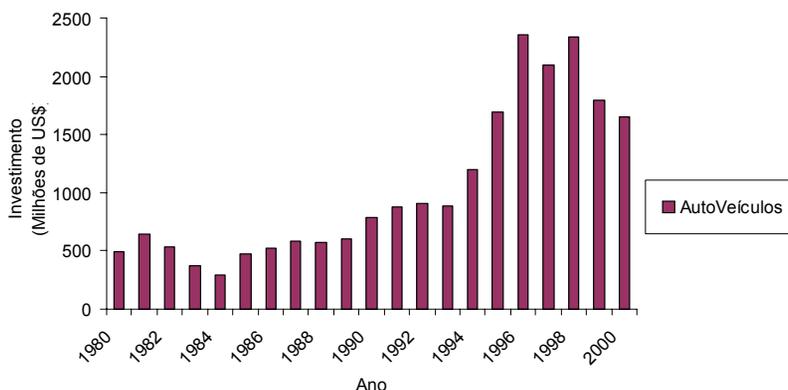
Face ao exposto, as matrizes dos países industrializados incentivaram a transferência para as subsidiárias brasileiras de novas estratégias de produção que visavam garantir a conquista de tal mercado, como é o caso do Brasil. No que se refere às possibilidades do mercado, o Brasil, ainda que apresentasse no ano de 1987 um número de 9,1 habitantes por veículos, portanto, menor que o de países como a Colômbia (19,6), mostrava-se mais atrativo e promissor que vários países da América do Sul, haja vista a sua amplitude populacional, agregando-se a isto a condição política que, no caso brasileiro, sugeria uma maior tranqüilidade. Um segundo elemento que pode ser igualmente associado à já mencionada crise é a expansão da política neoliberal a partir da década de 1990, que trouxe com ela a elevação da importância das empresas transnacionais nos mais diversos países, chegando muitas vezes a adentrar o campo das decisões políticas, como destacou Pereira (2000), e contribuíram para a abertura comercial e, portanto, para que fosse facilitado o fluxo de capitais, estimulando a valorização do capital das transnacionais (cf. Alves, 2000).

Quanto aos fatores internos, pode-se destacar, além da medida de abertura comercial, a relativa recuperação do poder aquisitivo na

década de 1990 pela classe média, que havia sofrido na década anterior com as elevadas taxas de inflação. Houve, portanto, uma série de elementos que, conjugados, contribuíram para a instauração do novo paradigma tecno-organizacional no Brasil, mais precisamente na indústria automobilística brasileira na década de 1990.

Assim, a segunda metade da década de 1990 é caracterizada como uma época de transformações profundas e importantes para a indústria em estudo. Montadoras como “Ford”, “General Motors”, “Volkswagen”, etc., executaram de fato a reestruturação produtiva em suas plantas, tanto as de ordem técnica quanto organizacional. Em alguns casos, adotando tecnologia de ponta, como no caso da Fábrica da “Volkswagen” em Resende-RJ, que implantou o consórcio modular, evidenciando uma das principais características do modelo toyotista, que potencializa a terceirização de vários serviços, antes executados pela montadora (cf. Gorender, 1997).

Figura 1 – Investimentos na indústria automobilística brasileira no período de 1980/2000



Fonte: Anfavea.

A conversão do toyotismo restrito para o sistêmico pode ser constatada na variação do nível de investimento da indústria em estudo. Nos anos 1980 ele apresentou um comportamento descendente a partir de 1982, com alguns movimentos ascendentes durante a década, mas que não se equipararam ao nível de 1981, refletindo basicamente a caracterização de um momento da indústria onde o investimento se mostrou contido, haja vista o contexto de mercado protegido e baixa capacidade de investimento diante da crise vivenciada pelo país. Tendo

verificado a situação do investimento na década de 1980 na referida indústria, bem como a sua situação concorrencial, constatou-se que a mesma não dispunha de tecnologias físicas avançadas. Por outro lado, considerando-se as restrições às importações, tem-se que a indústria poderia ter investido de forma mais acirrada na inserção de itens organizacionais do modelo japonês, visando aumentar a competitividade do setor. No entanto, estas aconteceram de maneira isolada e bastante parciais, encontrando uma série de barreiras, inclusive junto à própria classe empresarial, que mantinha a visão hierárquica própria do regime fordista, e junto aos próprios sindicatos, que olhavam com desconfiança para o novo modelo (Pereira, 2000).

Na década seguinte, os investimentos assumiram uma tendência positiva até 1998, com uma queda relativamente baixa no ano de 1993 (2,42%) e uma outra, um pouco mais pronunciada em 1997 (11,31%), praticamente anulada no ano seguinte com uma variação positiva de quase a mesma magnitude (11,61%). Para os dois anos seguintes tem-se um comportamento negativo, reflexo da situação cambial desfavorável, vivenciada pelo Brasil, que tornou extremamente onerosa as importações. Vale ainda destacar que o período compreendido entre 1994 e 1996 reflete efetivamente uma fase de transformação produtiva, amparada tanto na necessidade imposta pelo acirramento concorrencial quanto pela relativa estabilidade econômica vivida pelo país.

A timidez do investimento durante a primeira metade da década pode ser explicada, dentre outros fatores, pela desconfiança do empresariado frente às políticas adotadas pelo governo. Desta forma, a indústria automobilística buscou, como bem destacou Alves (2000), primeiramente adaptar-se à nova realidade e racionalizar a produção e, posteriormente, a partir da estabilização econômica alcançada com o plano real e o aumento da confiança, a classe empresarial avançou no processo de reestruturação produtiva.

Atentando para os fatos anteriormente citados, é possível afirmar que, na década de 1980, o modelo organizacional falha em seu intento de instaurar o toyotismo de uma forma mais ampla. Portanto, os anos 1980 caracterizaram-se pela existência de um toyotismo restrito, que encontrou barreiras à sua expansão advindas inclusive de dentro da própria indústria automobilística brasileira, ironicamente da própria classe capitalista que hesitava em permitir um maior envolvimento do trabalhador nas decisões do processo produtivo, como observado por Alves (2000), do contexto de mercado protegido, usufruído

pela indústria e da problemática gerada pelo endividamento externo que tornava impeditivo o investimento empresarial na importação de tecnologias mais avançadas.

Considerando o exposto, a indústria automobilística brasileira permaneceu quase que inerte com poucas alterações em suas plantas até que os anos 1990 inauguraram uma nova fase, reflexa de políticas que mudaram o cenário da mesma tanto na esfera da produção quanto na do mercado.

Tabela 1 - Produção, vendas e faturamento (autoveículos) na indústria automobilística brasileira no período de 1980 a 2000

Ano	Produção (Unidades)	%	Vendas internas/externas (Unidades)				Faturamento (milhões de US\$)	%
			Nacional	%	Exportações	%		
1980	1165174	-	980261	-	157085	-	10308	-
1981	780841	-32,99	580686	-40,76	212686	35,40	7898	-23,38
1982	859270	10,04	691259	19,04	173351	-18,49	9056	14,66
1983	896454	4,33	727724	5,28	168674	-2,70	8571	-5,36
1984	864652	-3,55	677081	-6,96	196515	16,51	8438	-1,55
1985	966706	11,80	763178	12,72	207640	5,66	10719	27,03
1986	1056332	9,27	866728	13,57	183279	-11,73	10275	-4,14
1987	920071	-12,90	580084	-33,07	345555	88,54	11044	7,48
1988	1068756	16,16	747716	28,90	320476	-7,26	12469	12,90
1989	1013252	-5,19	761625	1,86	253720	-20,83	11562	-7,27
1990	914466	-9,75	712626	-6,43	187311	-26,17	8622	-25,43
1991	960219	5,00	770936	8,18	193148	3,12	8862	2,78
1992	1073861	11,84	740325	-3,97	341900	77,01	11006	24,19
1993	1391435	29,57	1061467	43,38	331522	-3,04	12751	15,85
1994	1581389	13,65	1206823	13,69	377627	13,91	15257	19,65
1995	1629008	3,01	1359332	12,64	263044	-30,34	15345	0,58
1996	1804328	10,76	1506783	10,85	296273	12,63	16578	8,04
1997	2069703	14,71	1640243	8,86	416872	40,71	18177	9,65
1998	1586291	-23,36	1187737	-27,59	400244	-3,99	17432	-4,10
1999	1356714	-14,47	1078215	-9,22	274799	-31,34	14482	-16,92
2000	1691240	24,66	1315303	21,99	371299	35,12	15771	8,90

Fonte: Anfavea (Dados adaptados pelo autor).

No que se refere à realização do produto nacional no mercado interno, a indústria automobilística brasileira enfrentaria, na década de 1980, uma fase problemática, consequência da crise enfrentada pela economia nacional que atingiu principalmente a classe média, como destacado por Hollanda (1996), impedindo que as vendas da indústria retornassem ao patamar de 1980, ainda que em vários anos apresentassem um comportamento crescente, reflexo da adoção por parte do governo de planos estabilizadores.

Por outro lado, observou-se que o comportamento da produção foi o mesmo apresentado pelas vendas, com exceção somente para 1989, quando ocorre uma variação negativa para a produção e positiva para a venda, ainda que esta última fosse de magnitude reduzida. Um outro fato observado foi que para todos os anos da década que ocorreram queda tanto da produção quanto da venda (1981, 1984, 1987), o movimento nas vendas foi mais pronunciado que na produção. Para os anos de variação positiva (1982, 1983, 1985, 1986, 1988), o comportamento se repete, com variações percentuais menores para a produção e maiores para as vendas. Por outro lado, há que se ressaltar que os níveis de estoque elevados durante toda a década somado às expectativas empresariais podem de certa forma explicar o comportamento da produção no confronto com o das vendas.

No tocante ao faturamento, este apresentou de uma forma geral um comportamento bastante oscilativo para a década de 1980, sendo este decrescente para os anos 1983, 1986 e 1989, no comparativo com os anos imediatamente anteriores. Tal comportamento volte-se a enfatizar, é reflexo da crise interna vivida pelo país face à problemática do endividamento externo.

A década de 1990 por sua vez demonstrou um comportamento bastante retilíneo do faturamento com relação à produção e às vendas internas, com exceção para 1992 quando houve uma variação positiva para o faturamento e negativa para as vendas.

Apesar do comportamento harmônico entre as variáveis supra citadas, cabe destacar que o crescimento proporcional anual de cada uma delas se mostrou bastante diferenciado. Ainda sobre os anos 1990, vale destacar que os anos de 1998 e 1999 apresentaram uma queda considerável após um ciclo de 5 anos de crescimento, em função da situação cambial vivida pelo país, o que comprometeu tanto os investimentos na produção quanto a realização no mercado consumidor. No entanto, em 2000 o comportamento já é novamente positivo.

3. EFEITOS DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL SOBRE O NÍVEL DE EMPREGO

Com a adoção das novas tecnologias físicas e de gestão do modelo toyotista, a indústria automobilística nacional passa a reproduzir o comportamento mundial, exigindo trabalhadores mais qualificados e mais envolvidos com os interesses da empresa. Ao

mesmo tempo em que ela demanda esta nova característica, elimina postos de trabalho antes ocupados por trabalhadores considerados desqualificados, ainda que no modelo produtivo anterior não o fossem. Um outro fator que contribuiu com a eliminação de postos de trabalho no interior das montadoras foi a terceirização, amplamente adotada por tal indústria que, conjugada às novas tecnologias, permitiram aumentar a produção com menor utilização do fator trabalho, o que pode ser verificado comparando-se à produtividade do trabalho nos anos 1980 e 1990. Para os anos 1980, vale observar que a análise dos dados se limitou aos anos de 1982 e 1987, haja vista que neste período os dados relativos ao emprego não estavam disponíveis para o caso da indústria automobilística, o que impossibilitou fazer um comparativo ano a ano da evolução dessa variável. No entanto, vale destacar que, na análise da produtividade do trabalho, esta mostrou uma média em 8,02 e 8,11 autoveículos por trabalhador empregado, crescimento de 1,12% em cinco anos. De outro lado, vale lembrar que 1987 apresentou um nível de produção maior que 1982. Apesar de a análise referente aos anos 1980 se limitar a dois anos, pode-se mencionar que o fato de a produtividade do trabalho ter obtido uma pequena variação em cinco anos, confirma a fase de toyotismo restrito da indústria automobilística.

Tabela 2 – Nível de emprego e produtividade do trabalho na indústria automobilística brasileira nas décadas de 1980 e 1990

Ano	Emprego	Produtividade
1982	107137	8,02
1987	113474	8,11
1990	117396	7,79
1991	109428	8,77
1992	105664	10,16
1993	106738	13,03
1994	107134	14,76
1995	104614	15,57
1996	101857	17,71
1997	104941	19,72
1998	83049	19,1
1999	85100	15,94
2000	89134	18,97

Fonte: Anfavea (Dados adaptados pelo autor).

Para a década de 1990, o comportamento do nível de emprego apresentou uma tendência negativa para 1991, 1992, 1995 e 1996,

sendo que a taxa média de crescimento de 1991-1997 foi negativa (1,35%). Por outro lado, a análise da produtividade do trabalho para o mesmo período se mostrou ascendente, saindo de 8,77 autoveículos por trabalhador em 1991 para 19,72 autoveículos por trabalhador em 1997. A análise foi feita com um corte em 1997 em função de que para os anos seguintes os empregos indiretos gerados com o processo de terceirização deixam de ser computados. Assim, a partir de 1998 o que se percebe é uma queda brusca no nível de emprego da referida indústria de 20,9% com relação ao ano anterior, voltando a crescer nos dois anos seguintes. Por outro lado, cabe observar que a produtividade do trabalho, apesar da queda na produção ocorrida nos anos de 1998 e 1999, mantém-se em 19,10 e 15,94 autoveículos por trabalhador, chegando em 2000 a 18,97. Vale observar que os anos de 1998 e 1999 mostraram, no quesito produtividade, uma queda importante, 3,14% e 16,54% respectivamente, confirmando o comportamento negativo de praticamente todas as variáveis mencionadas para o respectivo período, face à problemática cambial vivida pelo país.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como se pôde verificar através da análise dos dados, a despeito da elevação da produção, vendas⁷ e faturamento ocorridas para o período de 1991 a 1997, não houve, especialmente a partir de 1992 (quando as inovações técnicas e organizacionais começaram a ser mais extensivamente adotadas), uma variação positiva significativa no nível de mão-de-obra empregada nas montadoras de autoveículos, o que demonstra, portanto, uma queda no nível de empregos disponibilizados pelas mesmas a partir da adoção mais ampla do modelo toyotista.

Ao se observar o comportamento das variáveis produção, faturamento, nível de emprego e produtividade do trabalho, o que se tem é a confirmação da busca incessante do capital pela expansão da taxa de mais-valia, o que impõe, por consequência, as transformações no âmbito produtivo. Assim, ao mesmo tempo que o capital vai aumentando a sua capacidade de extrair tempo de trabalho excedente, ele vai acirrando o processo concorrencial que leva à redução do valor das mercadorias e a novas necessidades de alteração no processo de trabalho. O toyotismo sistêmico é, nas montadoras integrantes da

⁷ Os anos de 1992 e 1996 mostraram quedas nas vendas pouco expressivas: 0,15% e 0,10%, respectivamente.

indústria automobilística brasileira, a realidade deste movimento incessante do capital na busca pela ampliação da taxa de mais-valia.

Sobre a classe trabalhadora, os efeitos do novo modelo produtivo são praticamente os mesmos descritos por Marx, em face do avanço das forças produtivas, crescimento do exército industrial de reserva e precarização do trabalho. O que há de novo é somente o discurso capitalista da necessidade de mão-de-obra qualificada, aceito amplamente pelos sindicatos e capitalistas.

5. REFERÊNCIAS

- ALVES, G. *O novo (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>>. Acesso em 20/11/2003.
- ANTUNES, R. *Adeus ao trabalho: ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Unicamp, 1999.
- GORENDER, J. “Globalização, tecnologia e relações de trabalho”. *Estudos Avançados*, Volume 11, Número 29, 1997.
- HOLLANDA FILHO, S. B. *Os desafios da indústria automobilística: a crise da modernização*. São Paulo: IPE/USP, 1996.
- MARQUES, R. M. *A proteção social e o mundo do trabalho*. São Paulo: Bienal, 1997.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. 15. ed. São Paulo: Difel, 1996 (02 Volumes).
- MELLO, J. M. C. *O Capitalismo Tardio*. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- PEREIRA, J. B. *Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores: ainda há lugar para os sindicatos?* São Paulo: Boitempo, 2000.
- SILVA, R. N. B. “A dupla caracterização do trabalho enquanto elemento determinante da centralidade do trabalho no capitalismo contemporâneo”. *Revista Faz Ciência*, Francisco Beltrão, v. 5, n. 1, p. 31-52, 2003.
- TAVARES, M. C. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira*. 9 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

Unioeste

Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação

— www.unioeste.br —

REVISTA VARIA SCIENTIA

Versão eletrônica disponível na internet:

www.unioeste.br/saber

VARIA
SCIENTIA