



REVISTA DE CIÉNCIAS SOCIAIS

Civitas - Revista de Ciências Sociais

ISSN: 1519-6089

civitas@pucrs.br

Pontifícia Universidade Católica do Rio

Grande do Sul

Brasil

Ruduit Garcia, Sandro

Processos globais e mercado de trabalho: novas dinâmicas no setor automotivo no Brasil - anos 2000

Civitas - Revista de Ciências Sociais, vol. 7, núm. 1, janeiro-junho, 2007, pp. 130-154

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

Porto Alegre, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74270107>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# **Processos globais e mercado de trabalho: novas dinâmicas no setor automotivo no Brasil – anos 2000<sup>1</sup>**

*Sandro Ruduit Garcia\**

## **Introdução**

Ganha força entre analistas sociais a idéia de que a mão-de-obra tornou-se, hoje, um recurso global. É corrente a interpretação de que isso significaria a generalização de ocupações atípicas e precárias – no limite, o fim do emprego – expressando uma progressiva precariedade do mercado de trabalho. Reconhecendo as contradições de tal realidade, pode-se, de outro prisma, concebê-la como diversificação desse mercado, o que estaria a requerer novas respostas institucionais, no contexto de mudanças nas regras do sistema in-

---

<sup>1</sup> O artigo expressa aspectos da tese de doutorado do autor. Agradeço a Sônia Guimarães (Ufrgs e CNPq) pelas pertinentes contribuições à versão preliminar do texto e a Jéferson R. Garcia (Ufrgs) pelo precioso auxílio nos contatos com informantes em Gravataí.

\* Doutor em Sociologia, UFRGS. Colaborador no Grupo de Pesquisa Trabalho na Sociedade Contemporânea (CNPq/Ufrgs). sandroruduit@ig.com.br

ternacional. Este artigo aborda a questão acima, inquirindo sobre *que tipo de mudanças ocorreria no mercado de trabalho face aos processos globais?*

Considerando que a mobilidade dos agentes globais, com o apoio em tecnologias da informação e comunicação, permite-lhes escolher como estabelecer fluxos de importação e exportação, com quem se aliar e onde produzir, supõe-se que esses processos globais interfeririam na forma e distribuição do emprego entre setores produtivos e regiões, deflagrando novas dinâmicas econômicas e sociais nos mercados de trabalho, como alterações nos padrões de estratificação social, nas condições de experiência do indivíduo e nas instituições sociais e políticas.

Entende-se que, ao elevar a competitividade de setores e regiões, os processos globais poderiam criar postos de trabalho em regiões emergentes, requerer novas funções e conhecimentos e modificar o perfil da mão-de-obra. Ao mesmo tempo, o descarte de regiões, setores e empresas considerados ineficientes e sem apoio institucional adequado, assim como o caráter oportunista dos agentes globais na exploração de baixos salários e de concessões locais, poderiam acossar trabalhadores e pequenas empresas com dramáticos processos de redução de pessoal e de concentração e desnacionalização de capital (Gilpin, 2004). De acordo com as formulações de Castells (1999), com diferentes configurações regionais e nacionais, os mercados de trabalho adquiririam um novo grau de complexidade, refletindo-se na realocação regional de postos de trabalho, na criação e redefinição de atividades/funções e capacidades dos trabalhadores – como suporte à produção, distribuição de mercadorias e serviços empresariais, pessoais e auxiliares – e, ainda, em distintos critérios de seletividade social, tais como região, escolaridade, idade, sexo e outros.

As novas dinâmicas de estratificação social – migração do emprego entre regiões, ocupações e grupos sociais – disseminariam, acompanhando a hipótese de Sennett (2006), um sentimento de ansiedade entre trabalhadores e empresas, demarcando experiências sobre a atual realidade do trabalho. O contexto de constante redefinição e insegurança das relações de emprego requereria a formulação de alternativas, constituindo pressões sobre as instituições do mundo do trabalho. Neste sentido, forças sociais e políticas poderiam ser despertadas, embora a mobilidade dos agentes globais reduza o poder de barganha dos sindicatos na defesa de suas categorias profissionais. A

assimetria nas relações de poder entre atores sociais não impediria, todavia, a reação de segmentos sociais ameaçados, como minorias sociais, desempregados e regiões em declínio, e sua influência sobre instituições.

Dessa perspectiva, o argumento central da análise seria, pois, que a constituição de processos globais promove *novas dinâmicas econômicas e sociais em mercados de trabalho regionais*. A abertura de mercados de produtos, as composições entre capitais nacionais e estrangeiros e os investimentos em novas plantas industriais expressam processos globais que poderiam criar novas atividades e funções produtivas, empresas e empregos, bem como estimular capacidades e conhecimentos. Por outro lado, a competitividade, instabilidade e interdependência do sistema global reforçariam a seletividade social nos mercados de trabalho regionais, constituindo novos riscos e ansiedades para segmentos econômicos e sociais vulneráveis, seja nas regiões industriais tradicionais, seja nas emergentes. Isso tenderia a mobilizar instituições no esforço de tentar reparar distorções face à nova complexidade do mercado de trabalho.

O setor automotivo no Brasil ilustra bem essas novas dinâmicas. Atingido pelo processo de globalização na década de 1990, caracterizado por prospecção de novos mercados, fusões e aquisições de empresas, acordos comerciais entre países e oferta de vantagens competitivas em países emergentes (Ruduit-Garcia e Guimarães, 2006), o setor apresenta, hoje, caráter movediço, alterando o mapa do emprego. Como mostra Lung (2002), grandes centros produtores mundiais acham-se em crise, levando a tensos processos de reestruturação ou fechamento de antigas fábricas, em benefício de regiões emergentes que recebem plantas inovadoras nos chamados *greenfields*. Para Ramalho (2005), a presença de novas plantas industriais em contextos locais tenderia não apenas a potencializar mercados de trabalho, como também a ativar instituições e comunidades na promoção de capacidades regionais.

O objetivo deste artigo consiste em identificar novas dinâmicas no mercado de trabalho face aos processos globais, a partir do que vem ocorrendo no setor automotivo no Brasil, nos anos 2000, particularmente no caso do polo de Gravataí (RS). Os dados foram obtidos em diferentes fontes secundárias indicadas no texto e em entrevistas semi-estruturadas com gestores da planta analisada e com líderes do sindicato metalúrgico local.

A seguir, examina-se como processos globais levam à constituição de um novo setor automotivo no País, marcado pela crise da região do ABC paulista e pela emergência de novos pólos automotivos. Posteriormente, analisam-se aspectos do novo pólo de Gravataí e de suas repercussões no âmbito municipal e no mercado de trabalho no setor metal-mecânico na região. Por fim, apresentam-se as considerações finais da análise, tentando responder à questão inicialmente proposta.

### O novo setor automotivo no Brasil

No Brasil, *processos globais* atingiram o setor automotivo na década de 1990, repercutindo em novas dinâmicas no mercado de trabalho tornadas mais nítidas nesta década de 2000. A partir dos anos 1950, o setor tornou-se símbolo do processo de industrialização do país e foi tomado por diferentes governos como propulsor do desenvolvimento nacional, orientando-se por políticas de proteção e reserva de mercado e de controle governamental sobre decisões de investimentos. Todavia, esse tipo de estratégia cedeu passo, nos anos 1990, no contexto de crise fiscal do Estado e de estagnação e instabilidade econômica, a políticas de integração ao sistema global, permitindo falar-se de um *novo setor automotivo* no Brasil.

A primeira montadora veio para o País em 1919, importando autoveículos do tipo SKD (*semi-knocked down*) e CKD (*completely knocked down*) (Negro, 1997). Porém, a produção em território nacional iniciou-se apenas na década de 1950, com a instituição de políticas governamentais de restrição às importações de autoveículos e autopeças e de proteção e estímulo ao mercado interno. No Governo JK, por exemplo, as montadoras foram obrigadas a utilizar 95% de peças nacionais para veículos de passeio, o que foi reduzido para 85% nos governos militares, nos anos 1960. A expansão do setor se estenderia na década de 1970, atraindo técnicos estrangeiros e mão-de-obra do Nordeste para o ABC paulista, que concentrara grande parte dessa indústria (Addis, 1997; Shapiro, 1997).

Tal desempenho foi, contudo, acossado na década de 1980 pela recessão econômica, pela crise fiscal do Estado e pela falência daquele modelo protecionista (Cardoso, 2000). Na década de 1990, o setor automotivo no país depara-se, pela pressão de agentes internacionais e pela condução de políticas

governamentais, com *processos globais*, tais como abertura dos mercados de automóveis e de autopeças, investimento em tecnologia e na reestruturação de fábricas já instaladas, instalação de novas plantas industriais, e fusões/aquisições de empresas de autopeças pelo capital estrangeiro.

Desencadeou-se um rápido e agressivo processo de abertura do setor à competição internacional: alíquotas de importação para veículos foram reduzidas de 85%, em 1990, para 59,5% em 1991, para 39,5% em 1992 e para 34,3% em 1993; no âmbito do Mercosul, tarifas foram zeradas para veículos e para peças e acessórios (Cardoso, 2000). Como é bastante conhecido, foi instituído, em 1995, o chamado Regime Automotivo que constituiu um programa governamental de investimento e de exportação para montadoras e empresas de autopeças. Estas assumiram compromissos de investir no país e exportar, recebendo, em contrapartida, facilidades para importar bens de capital, insumos e matérias-primas. Essas facilidades incluiriam, por exemplo, a redução da alíquota de importação de autopeças para 2% e a concessão de incentivos federais para plantas instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, estabelecendo-se uma “guerra fiscal” entre estados e municípios visando à atração de novas fábricas (Ruduit-Garcia, 2006).

A abertura de mercado e as novas regras para atração de capitais – incluindo o descontrole do sistema tributário expresso na “guerra fiscal” (Melo, 1996) – criaram condições favoráveis para novos investimentos pelas montadoras e fornecedores de autopeças (especialmente estrangeiros): o total de investimentos chegou a US\$ 27 bilhões, no período de 1995 a 2005 (Anfavea, 2006; Sindipeças, 2006). Parte desses recursos foi empregada na reestruturação de antigas fábricas, tendo em vista atualizá-las frente às exigências e padrões competitivos globais. No caso das empresas de autopeças, o ingresso de capital estrangeiro tendeu a reduzir a participação do capital nacional mediante processos de fusão e aquisição, de investimento em reestruturação de plantas e de instalação de novas fábricas (26,9% das empresas foram fundadas após 1991). As empresas controladas por capital nacional representavam, em 1995, 80,5% contra apenas 19,5% de empresas controladas pelo capital estrangeiro; em 2005, o capital nacional controlava 57,8% das empresas e o capital estrangeiro, 40% (2,2% das empresas eram de capital misto) (Sindipeças, 2006). Caberia referir que, no Rio Grande do Sul, 91% das empresas de autopeças seriam controladas por capital exclusivamente nacional

no ano de 1998 (Gears, 1999), indicando um comportamento diferente do estado de São Paulo (Posthuma, 2000).

Todavia, grande parte do capital investido no País foi aplicada em novas plantas nos estados do Rio Grande do Sul, do Paraná, de Minas Gerais, do Rio de Janeiro, da Bahia, de Goiás e de São Paulo (fora da Região Metropolitana e do ABC paulista). Outro aspecto que chama a atenção é o de que, com esses investimentos, o mercado brasileiro recebeu novos competidores que passaram a produzir internamente, já que antes apenas importavam: Honda, Kia, Mitsubishi, Renault e Peugeot (Ruduit-Garcia, 2006). Essa desconcentração industrial é verificada também entre as empresas de autopeças, estimuladas pelo que ocorre com as montadoras, ainda que a Região Metropolitana de São Paulo permaneça como principal produtora no Brasil. Em 1995, o estado de São Paulo detinha 86,7% das empresas de autopeças no País contra 13,3% dos demais estados; em 2005, a participação de São Paulo diminuiu para 71,9%, enquanto os outros estados passam a representar 28,1% das empresas de autopeças (Sindipeças, 2006). No caso das montadoras, a escolha de regiões fora do ABC paulista decorreria da conjugação de diferentes fatores: níveis salariais mais baixos do que os praticados no ABC paulista e oferta de mão-de-obra escolarizada; sindicatos inexperientes; infra-estrutura urbana satisfatória; e, *especialmente*, os incentivos fiscais e financeiros oferecidos por estados e municípios, para a atração de investimentos (Arbix, 2001).

Nos anos de 1995 a 2005, o novo setor automotivo brasileiro revelou tendência de crescimento da produção, ainda que lenta e irregular (vide Tabela 1). Essa expansão decorreu, em certa medida, do acesso a mercados externos, expresso na tendência de crescimento das exportações de veículos em razão da maior competitividade do setor e de mudanças no câmbio.<sup>2</sup> Porém, as vendas internas mantiveram um desempenho oscilante face à conjuntura econômica do País, marcada por elevadas taxas de juros, pela escassez de linhas de crédito ao consumidor, pelo fraco desempenho do PIB, que passou de 4,2% em 1995 para 2,3% em 2005, e pela estagnação da renda *per capita*, que era de US\$ 4.436 em 1995, e de US\$ 4.333, em 2005 (Anfavea, 2006; Sindipeças, 2006).

<sup>2</sup> A taxa de câmbio para o dólar oscilou no período: em 1995, US\$ 1,00 valia R\$ 0,91; em 2000, R\$ 1,82; e, em 2005, R\$ 2,43 (Sindipeças, 2006).

**Tabela 1**  
**Indicadores de desempenho do setor automotivo no Brasil – 1995-2005\***

Ano	Produção de auto- veículos	Vendas internas de auto- veículos	Emprego (milhares)	Fatura- mento (US\$ bilhões)	Exportação (US\$ bilhões)
1995	1.629.008	1.728.380	318	40,5	5,6
1996	1.804.328	1.730.788	294	42,0	6,5
1997	2.069.703	1.943.458	291	45,8	7,9
1998	1.586.291	1.534.952	250	42,0	8,3
1999	1.356.714	1.256.953	252	33,8	5,9
2000	1.691.240	1.489.481	259	37,9	6,8
2001	1.817.116	1.601.282	255	36,9	6,6
2002	1.791.530	1.478.619	250	35,0	6,8
2003	1.827.791	1.428.610	249	36,2	8,7
2004	2.317.227	1.578.775	276	46,9	11,4
2005	2.528.300	1.714.644	290	52,2	14,9
Variação (%)	55,2	-0,8	-8,8	28,9	166,0

Fonte: Composição a partir de Anfavea (2006) e Sindipeças (2006).

\* Autopeças e montadoras, exclusive máquinas e implementos agrícolas.

Quanto ao *emprego*, constata-se a sua retração no contexto do novo setor automotivo. Tal comportamento parece decorrer, especialmente, da elevação da produtividade do trabalho (em 1995, o faturamento por empregado era de cerca de US\$ 127 mil e, em 2005, de cerca de US\$ 180 mil), em razão do investimento em novas tecnologias da informação e robótica nas antigas e nas novas plantas, e da adoção de princípios de produção enxuta. Ademais, pode-se supor que o nível de emprego seja afetado, também, pelas dificuldades das vendas no mercado interno, apenas parcialmente compensadas pela elevação das exportações. Chama a atenção que o crescimento econômico nos anos de 2004 e de 2005 refletiu-se, imediatamente, nos indicadores de desempenho do setor, inclusive do emprego, suscitando a expectativa de que o número de postos de trabalho de 1995 possa vir a ser recuperado e, quiçá, superado, com crescimento persistente do mercado interno. Outro fator a considerar seria que, nos novos arranjos industriais como o condomínio industrial e o consórcio modular, tornam-se cruciais não apenas os fornecedores de conjuntos e sistemas, como também os serviços de suporte à produção – logística, informática e comunicação – podendo-se transferir postos de trabalho a tais atividades.

Caberia referir que o comportamento do emprego no novo setor automotivo deve ser posicionado no contexto de crise na região do ABC paulista que concentra as antigas montadoras e empresas de autopeças. Por exemplo, o emprego industrial nessa região reduziu-se de 52% para 30% no período de 1989 a 1999. A produção de veículos da região chegou a representar 86,4% do total nacional, retraindo-se para 33,8%, em 1999, e para 23%, em 2006. O caso da Volkswagen é emblemático: empregava 38mil trabalhadores em 1980, reduzindo o quadro de pessoal para cerca de 13 mil trabalhadores, em 2006 (Rodrigues e Ramalho, 2006). O sindicato local negocia um plano de demissões e de garantia de direitos, com vistas a minimizar os efeitos do desemprego. Assim, o que se tem é o drama da principal e mais tradicional região industrial do país, abalada pela mobilidade dos agentes globais. Importaria acompanhar, como suscita Pignoni (2006), as possibilidades de mobilização e os resultados das lutas sociais dos grupos de excluídos. Pode-se supor que essas regiões tendam a reagir, buscando novas possibilidades de desenvolvimento. A GM, por exemplo, tem focado nessa região não apenas a elaboração de projetos de modelos produzidos no País, mas também o desenvolvimento de motores e de modelos com maior conteúdo tecnológico e valor agregado.<sup>3</sup>

Segundo Nelder, Harrys e Evens (2001), instituições locais poderiam desempenhar papel crucial na negociação dos termos dessas crises, na prospecção de possíveis oportunidades e no preparo da comunidade para a adversidade, no esforço de tentar compensar parte dos prejuízos. Se instituições locais conseguem assumir esse tipo de papel (que depende da disponibilidade de recursos econômicos e sociais), os prejuízos tenderiam a ser menos devastadores sobre o contexto local.

Portanto, diferentes processos globais estimulariam a constituição de um novo setor automotivo (menos concentrado, mais produtivo e mais integrado ao mercado internacional), com a condução de políticas governamentais e em conjuntura de dificuldades econômicas. A relativa rapidez e descontrole da integração do Brasil ao sistema global, assim como a conjuntura recessiva que se estendeu nas décadas de 1990 e de 2000, tornariam mais duras as mudanças no mercado de trabalho (Ruduit-Garcia, 2006). Ao novo setor

<sup>3</sup> Caso do investimento de US\$ 500 milhões realizado em 2005, na produção do novo Vectra (sedan médio), destinado ao mercado interno e ao mercado europeu, onde é comercializado por cerca de 26 mil euros.

automotivo corresponderiam *novas dinâmicas do mercado de trabalho*, tais como deslocamento da produção e emprego do ABC paulista em favor de pólos industriais emergentes, com o uso de um novo contingente de trabalhadores; crise do emprego nas antigas plantas; novos patamares de produtividade da mão-de-obra, decorrentes de padrões globais de competição; e possíveis mudanças no perfil dos trabalhadores, expressando novas formas de seletividade social pela região, função, instrução, sexo e idade.

Importaria saber: que dinâmicas se verificariam na atividade produtiva e no mercado de trabalho em pólos emergentes? Seria preciso conhecer melhor o comportamento do mercado de trabalho nesses novos espaços industriais.

### **O pólo de Gravataí e a atividade produtiva no município**

O pólo automobilístico de Gravataí, liderado por uma unidade da General Motors do Brasil (GMB), iniciou, no ano de 2000, a montagem do compacto “Celta”, investindo cerca de US\$ 600 milhões (US\$ 350 milhões da GMB e US\$ 250 milhões das 17 “sistematizadas”, em arranjo de condomínio industrial), com contrapartida do governo estadual e da prefeitura municipal, no contexto de “guerra fiscal”. Nos anos de 2005-2006, o pólo recebeu novo investimento, de US\$ 240 milhões, tendo em vista a montagem, em 2007, do sedan compacto “Primus”, ampliando a capacidade da planta de 120 mil para 230 mil unidades ao ano. A fábrica é considerada pela direção da montadora a mais moderna da corporação em nível mundial, pelas razões que seguem: 80% das vendas são realizadas via *internet*; a robotização é 40% superior à planta de São Caetano do Sul; a produtividade é de cerca de 100 veículos/empregado/ano, o dobro de outras unidades recém instaladas no Brasil; e o uso do conceito de condomínio industrial. A produção apresentou um acréscimo de 48% no período de 2001 a 2004: em 2000, foram produzidas 24.007 unidades (a planta começou a operar no mês de julho); em 2001, 91.407 unidades; em 2002, 108.976 unidades; em 2003, 116.705 unidades; e, em 2004, 135.498 unidades (cf. entrevistas com gestores da planta).

O fato de os modelos mencionados terem sido projetados no Brasil, associado a novidades em termos do processo produtivo, sugerem, seguindo a hipótese de Pries (2003), a possibilidade de que o novo setor automotivo apóie-se em plantas inovadoras, diferentes dos velhos “transplantes” da déca-

da de 1980. A transformação de subsidiárias em “sedes de projeto” tenderia a favorecer fornecedores locais, pois “além de gerar empregos de alta qualificação, tem relação direta com o enraizamento de atividades de produção” (Salerno et al., 2004, p. 70-71).

A planta da GM em Gravataí contava com cerca de 3.500 empregados em 2005, que deverão passar para cerca de 5100 com a expansão em 2007. O funcionário recém contratado pela GMB recebe 450h de *treinamento*, mais período de aprendizado informal na fábrica. O gasto médio por trabalhador é de R\$ 1000,00/ano. Para dados de 2003, os empregados tinham idade média de 28 anos; 70% apresentavam nível de ensino médio completo e 14% superior completo (cf. entrevistas com gestores da planta). O *Contrato Coletivo de Trabalho* foi negociado, conjuntamente, entre GMB, sistemistas e sindicato local. As negociações acumulam reajustes salariais de 41% no período de maio de 2000 até setembro de 2003, acima dos índices de inflação no período, que foram de 29,45% (INPC) e de 26,17% (Ipca). Em 2003, o salário de ingresso era de R\$ 378,72, resultando, com vantagens, em remuneração inicial de cerca de R\$ 700,00, contra cerca de R\$ 1500,00 no ABC paulista. Segundo líderes sindicais, a GMB cumpre, em geral, o que é pactuado, mas as sistemistas nem sempre. Ademais, as condições do contrato prevêem diferentes níveis salariais e relações de trabalho e de emprego entre GMB e sistemistas. As empresas fornecedoras locais negociam, à parte, a convenção coletiva de trabalho, indicando tendência de fragmentação das negociações e de diferentes condições de emprego e trabalho ao longo da cadeia produtiva.

Especialistas como Byoung-Hoon e Frenkel (2004), Sallaz (2004) e Zhang (2005) têm argumentado que a segmentação das relações de trabalho e de emprego seria um traço da produção flexível, sob a égide do contexto internacional. Há registros de novas tensões e discriminações entre trabalhadores, como o uso de formas mais democráticas de gestão em relação aos trabalhadores mais qualificados e mais hostis em relação aos menos qualificados, na mesma planta. Essa divisão constituiria nova dificuldade para a ação coletiva e sindical.

Em consequência da presença da fábrica, observa-se um novo dinamismo na atividade produtiva e industrial do município de Gravataí: cresce o número de empresas, o nível de emprego, o volume do PIB e a arrecadação de tributos, refletindo-se, por exemplo, na possibilidade de maiores investimentos pela Prefeitura em obras públicas.

Os reflexos da presença do pólo automotivo de Gravataí foram sentidos já a partir de 1998, quando se iniciou a construção do complexo, e tornaram-se mais contundentes, a partir do ano de 2000, quando a montadora entrou em operação. Como se verifica na Tabela 2, o total de alvarás concedidos pelo município para a instalação de novas empresas cresceu 26,4% no período. Os alvarás concedidos especificamente para atividades industriais expandiram-se em 20%. O total de alvarás concedidos para o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços iniciou sua expansão quando da construção do complexo, mantendo-se posteriormente, ao passo que os alvarás para atividades industriais cresceram somente após a operação do complexo. Entre outros aspectos, o dado pode sugerir que parte desses alvarás esteja relacionada aos serviços de suporte à produção industrial, que seriam vitais para a integração e o desempenho fabril em condições de produção flexível, além de atividades de serviço de menor qualificação na órbita do empreendimento.

**Tabela 2**  
**Indicadores de desempenho da economia de Gravataí – 1997-2003**

	Total de alvarás	Alvarás para indús- trias	Total de emprego	Emprego indústria de transforma- ção	PIB per capita (R\$)
1997	23.803	1.210	23.462	11.246	6.040
1998	24.830	1.250	25.240	11.943	6.627
1999	26.018	1.281	26.790	11.935	7.396
2000	27.247	1.338	29.332	13.348	8.627
2001	28.332	1.389	32.032	15.538	10.347
2002	29.227	1.431	32.645	15.851	12.167
2003	30.079	1.452	33.600	16.284	*
Variação	26,4%	20%	43,2%	44,8%	101,4%

Fonte: Composição a partir de Dados Estatísticos sobre a Economia de Gravataí ([www.gravatai.rs.gov.br](http://www.gravatai.rs.gov.br)), de Gravataí sécuto 21: perfil sócio-econômico e de FEE/RS – Fundação de Economia e Estatística/ RS, 2005.

\* Até o momento da pesquisa, o dado não havia sido publicado.

Movimento semelhante verifica-se no comportamento do emprego. A expansão do nível de emprego formal foi de 43,2% no período de 1997 a 2003, destacando-se a criação de 5.242 empregos formais entre 1999 e 2001, quando o Complexo Industrial Automotivo de Gravataí (Ciag) começou a operar. Mais especificamente na indústria de transformação, a expansão do

emprego no mesmo período foi de 44,8%. Caberia mencionar que os dados referem-se aos empregos formais, havendo a possibilidade de criação de postos informais, em atividades de serviços não-especializados. O aquecimento da atividade econômica e industrial reflete-se, também, na expansão do PIB *per capita*, que foi de 101,4% no período de 1997 a 2002. Entretanto, é preciso considerar que as vantagens poderiam ser bem mais significativas se os padrões salariais de Gravataí acompanhassem os do ABC paulista.

**Tabela 3**  
**Receita tributária no município de Gravataí em R\$ – 1997-2004**

	IPTU	ITBI	ISSQN	Taxas*	IRRF	ICMS	Total
	1.477.1		2.435.7			16.792.	22.393.
1997	73	708.188	78	979.856	**	405	400
	2.241.5		2.937.5	1.831.3		16.393.	24.264.
1998	79	860.556	39	86	**	840	900
	2.357.6	1.032.3	2.832.6	1.826.4		19.200.	27.249.
1999	52	29	35	20	**	297	333
	1.730.4	1.128.3	3.990.7	1.975.7		21.869.	30.694.
2000	83	53	95	62	**	053	446
	1.978.6	1.034.5	4.462.7	2.071.1		26.297.	35.844.
2001	25	86	95	78	**	554	738
	2.482.9	1.287.9	4.449.8	2.650.3	1.059.4	29.274.	41.204.
2002	63	54	09	93	31	423	973
	2.568.2	1.454.8	5.939.7		1.337.0	42.657.	53.957.
2003	64	82	44	**	99	047	036
	3.903.2	1.453.4	7.488.8	3.053.9	1.934.4	51.453.	69.287.
2004	03	62	52	41	46	313	217
variação	164%	105%	207%	211%	83%	206%	209%

Fonte: Composição a partir de dados obtidos na Prefeitura Municipal de Gravataí/ Secretaria Municipal da Fazenda, 2005.

\* Taxas de limpeza pública, de expediente, de cemitério, de bombeiro, de aluguel de imóvel público, de recolhimento de cães e de emissão de certidões.

\*\* Informações indisponíveis.

Há impactos bastante significativos na receita tributária municipal (ver Tabela 3), embora a GMB tenha sido beneficiada com amplas vantagens fiscais, como já referido. O dado é contundente: a receita tributária total do município evoluiu 209%, no período de 1997 a 2004, passando de R\$ 22 milhões para R\$ 69 milhões, com elevação geral na receita de diferentes tributos, apesar da concessão de incentivos fiscais. Ademais, o montante das compras locais reali-

zadas pela montadora teria gerado, segundo gestores da planta, a arrecadação de R\$ 680 milhões em Icms no estado, no período de 2000-2004.

Os novos recursos disponíveis ao governo municipal de Gravataí permitiram investimentos em infra-estrutura como, por exemplo, a pavimentação de vias públicas. No ano de 1998, foram pavimentados 10,5 km de novas vias; em 2000, essa extensão ampliou-se para 33,9 km; caiu para 22 km em 2002; e voltou a crescer para 35,5 km em 2004. Apesar das oscilações no período, o nível anual de novas vias pavimentadas mantém-se em patamares superiores ao ano de 1998. Vale notar que o dado relaciona-se também com a contingência das estratégias governamentais de uso dos recursos financeiros, porém, é a elevação da receita de tributos que permite o investimento em obras e serviços públicos, conforme a política governamental.

O pólo automotivo de Gravataí representa, pois, o ingresso de capital e tecnologia e o acesso a novos mercados para a esfera local. Trata-se de uma planta de elevado padrão tecnológico, com ampla escala de produção e cuja estratégia competitiva tem-se mostrado adequada às condições do mercado brasileiro. Por outro lado, a gestão de recursos humanos é independente entre as empresas, contribuindo para a diversidade dos sistemas de relações de emprego na cadeia produtiva. A presença da montadora reflete-se em significativa expansão de recursos sociais e econômicos no município hospedeiro, criando possibilidades de realização de novos investimentos e gastos públicos em proveito da população local. Um investimento dessa dimensão representa mudanças locais para além do espaço fabril, ainda que em contexto de guerra fiscal e de concessão de amplos benefícios públicos.

### **Mercado de trabalho na região**

O pólo automotivo de Gravataí está, também, a repercutir sobre a indústria metal-mecânica, para além das fronteiras municipais. Essa indústria tem relativa tradição no Rio Grande do Sul. As primeiras empresas foram fundadas ao final do século XIX, voltadas para a produção de implementos agrícolas e de veículos pesados (Graziadio, 1998). Ao final da década de 1990, o Rio Grande do Sul contava com diferentes montadoras de caminhões, ônibus e implementos agrícolas, com uma ampla cadeia de fornecedores de peças e acessórios automotivos, constituída por 283 empresas e 11.553 trabalhadores

e com um expressivo parque metal-mecânico, composto por 9.986 empresas e 108.643 trabalhadores (Rais/MTE, 1999).

A presença da GMB em Gravataí está a gerar diferentes mudanças no setor metal-mecânico local. O condomínio industrial envolve uma rede de prestadores de serviços auxiliares atuando internamente – nas áreas de logística, manutenção, obras civis, tratamento de efluentes, alimentação e jardinagem, entre outras – e de fornecedores de autopeças, insumos e matéria-prima para a GMB e sistemistas, constituindo um segundo e um terceiro nível de fornecimento na cadeia produtiva. Para integrarem-se ao complexo industrial, as empresas locais precisam ajustar-se aos padrões globais requeridos pela montadora no que se refere a custos, qualidade, prazos de entrega e escala de produção. Conforme a direção da montadora, o número de fornecedores gaúchos de peças, insumos e serviços conectados aos diferentes níveis do Complexo aumentou, de 69 empresas em 2000 para 462 em 2003, 486 em 2004 e 492 empresas em 2005. O dado revela tendência de substituição gradativa de parte dos fornecedores de outros estados por empresas locais, à medida que estas venham a se adaptar aos padrões de exigência do novo pólo industrial. O volume de compras da montadora junto a fornecedores locais teria atingido R\$ 3,8 bilhões, no período de julho de 2000 a julho de 2005. Por outro lado, a participação dos fornecedores locais no Complexo é, ainda, relativamente baixa: 28% em 2004. Desse modo haveria, ainda, amplo espaço para a inserção de fornecedores locais na cadeia, desde que haja capacitação dos mesmos, tendo em vista as referências produtivas e competitivas globais.

Neste sentido, constata-se *expansão da indústria metal-mecânica local*, particularmente em certos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre onde estão concentrados os novos fornecedores da GMB, especialmente no segundo e no terceiro nível da cadeia produtiva (vide Tabela 4). O próprio estado do Rio Grande do Sul experimentou crescimento consistente da indústria metal-mecânica no período de 1999 a 2002, com o número de estabelecimentos expandindo-se em 19,9% e o de trabalhadores em 19,8%. Porém, os dados da base Rais/ MTE indicam que tal expansão se concentra nos municípios de Gravataí, Canoas, Cachoeirinha, Novo Hamburgo e São Leopoldo, cujas taxas de crescimento do número de trabalhadores – e em alguns casos de estabelecimentos – foram superiores à expansão estadual. Trata-se de municípios que já detinham um parque metal-mecânico relativamente tradicional e expressivo: todos já contavam com mais de 200 empresas

e com um total de mais de 2000 trabalhadores em empresas de atividade metalúrgica ou mecânica, no ano de 1999.

**Tabela 4**  
**Evolução do número de estabelecimentos e de trabalhadores no setor metal-mecânico em municípios selecionados do RS – 1999/2002**

	Estabelecimentos*			Trabalhadores		
	1999	2002	Variação (%)	1999	2002	Variação (%)
RS	9986	11974	19,9	108643	130187	19,8
Alvorada	171	179	4,7	502	506	0,8
Cachoeirinha	256	278	8,6	3434	4578	33,3
Campo Bom	102	133	30,4	1207	1556	28,9
Canoas	382	510	33,5	4859	6584	35,5
Eldorado do Sul	28	32	14,3	291	3338	1047,1
Esteio	158	174	10,1	533	1098	106,0
Glorinha	6	10	66,7	8	81	912,5
Gravataí	311	412	32,5	4429	5533	24,9
Guaíba	64	90	40,6	824	974	18,2
Novo Hamburgo	531	579	9,0	5237	6766	29,2
Porto Alegre	1298	1406	8,3	13313	11102	-16,6
São Leopoldo	305	387	26,9	5615	6845	21,9
Sapucaia do Sul	163	208	27,6	2486	2639	6,2
Viamão	93	120	29,0	396	455	14,9

Fonte: Composição a partir de Rais/ MTE, 1999 e 2002.

\* Inclusive empresas sem empregados (Rais Negativa).

Outros municípios também apresentaram crescimento do parque metal-mecânico, embora com parques industriais menos expressivos e tradicionais (até 200 empresas e até 2.000 trabalhadores, em 1999) e, em certos casos, experimentando expansão menor do que a média estadual. Nos municípios de Campo Bom e Glorinha, houve crescimento acima das taxas estaduais para estabelecimentos e trabalhadores, enquanto em Eldorado do Sul e Esteio ocorreu expansão do nível de emprego bem acima da média estadual, ainda que tenham partido de níveis pouco significativos de estabelecimentos e de trabalhadores. Nos municípios de Guaíba, Sapucaia do Sul e Viamão, o crescimento do emprego foi inferior ao nível estadual, embora o número de estabelecimentos tenha crescido significativamente, o que indica a abertura pre-

dominante de pequenas empresas. Em Alvorada, não houve variação importante. Malgrado Porto Alegre conte com o maior parque industrial entre os municípios selecionados, no período analisado ocorreu redução do seu nível de emprego e baixa expansão do número de estabelecimentos. Essa redução explica-se, talvez, pela transferência de unidades produtivas para outros municípios, com concentração de atividades de serviços de apoio à indústria e de gestão na capital, e pelo enxugamento/reestruturação do seu parque industrial.

É preciso considerar que essa expansão decorre, também, de exportações e da produção voltada para implementos agrícolas. Contudo, a competição em mercados externos se relaciona ao processo de globalização e de capacitação das empresas para atuar em mercados internacionais. A competitividade exterior das empresas vincula-se à reestruturação, visando ao fornecimento para a indústria automobilística, com padrões mundiais de custos, prazos e qualidade.

Selecionou-se os municípios de Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo para examinar outros indicadores, em razão de apresentarem parque metal-mecânico expressivo, com mais de 200 estabelecimentos e mais de 2.000 trabalhadores, assim como taxas de crescimento do emprego superiores ao índice estadual. Tais critérios visam a focar a análise nos municípios nos quais o novo pólo automotivo promoveu efeitos mais contundentes.

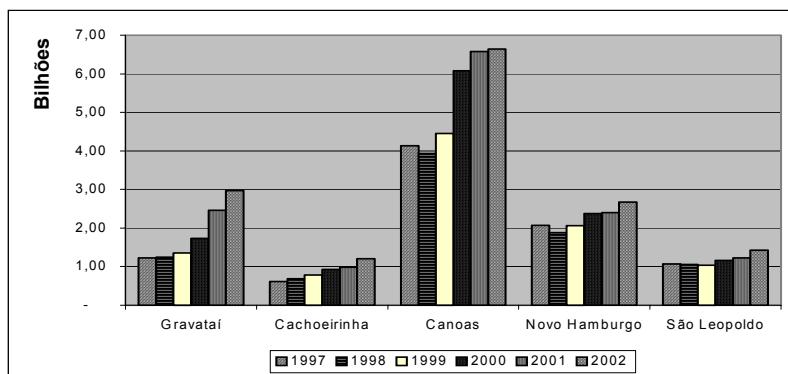
A expansão da atividade industrial nos municípios selecionados refletiu-se na economia, traduzida no crescimento expressivo do PIB a preços de mercado em todos os municípios selecionados, notadamente após o ano de 2000 (vide Gráfico 1). No caso de Gravataí, o PIB total, que era de R\$ 1,3 bilhão em 1999, atingiu R\$ 2,9 bilhões no ano de 2002, uma elevação de 123%.<sup>4</sup>

A expansão do número de estabelecimentos nos municípios selecionados refletiu-se em mudanças na composição do setor, em termos do porte das empresas. O número de micro e pequenas empresas tende a crescer mais rapidamente do que as médias e grandes empresas, nos municípios mais afetados pela presença da montadora (Tabela 5). Isso reforça demandas por apoio institucional ao setor, marcado por empresas com escassos recursos –

<sup>4</sup> O PIB do Rio Grande do Sul a preços de mercado evoluiu de R\$ 75 bilhões em 1999, para R\$ 108 bilhões em 2002, uma expansão de 44% no período.

tecnologia, capital, valor agregado, acesso a mercados e informação – que enfrentam enormes dificuldades em fornecer aos elos mais nobres da cadeia automotiva.

**Gráfico 1**  
**PIB a preços de mercado em municípios selecionados – 1997 – 2002 (R\$)**



Fonte: Composição a partir de Fundação de Economia e Estatística (2005)

**Tabela 5**  
**Estabelecimentos na indústria metal-mecânica por porte, no conjunto dos municípios selecionados (Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo) – 1999/2002**

Tamanho	1999	2002	Variação (%)
Microempresas (até 4 empregados)	1352	1685	24,6
Pequenas empresas (5 a 49 empregados)	378	485	28,3
Médias empresas (50 a 499 empregados)	63	75	19
Grandes empresas (500 ou mais empregados)	5	5	0
<i>Total</i>	1798	2250	25

Fonte: Composição a partir de Rais/ MTE, 1999 e 2002.

A presença da fábrica vem implicando, também, em mudanças no *perfil da mão-de-obra* no setor metal-mecânico dos municípios selecionados. Em todos os níveis de instrução houve crescimento do número de trabalhadores, contudo, a expansão dos níveis médio e superior de ensino foi proporcionalmente mais rápida do que a do nível fundamental, em razão de processos de reestruturação nas empresas integradas à cadeia produtiva (ver Tabela 6). Escolaridade mais elevada poderia representar valorização pessoal e profissional, assim como novo patamar de dignidade humana, uma vez que “o novo grau de domínio da linguagem – o saber falar, o falar direito – (...) significa, ao mesmo tempo, poder falar com os chefes sem medo nem constrangimento, poder se contrapor ou se defender das arbitrariedades sofridas, assim como poder ensinar os filhos e ajudá-los nas lições” (Rizek, 2005, p. 64).

**Tabela 6**  
**Escolaridade dos trabalhadores na indústria metal-mecânica no conjunto dos municípios selecionados (Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo) – 1999/2002**

Grau de ensino	1999	2002	Variação (%)
Ensino fundamental	14477	15937	10,1
Ensino médio	6661	11127	67
Ensino superior	2436	3241	33
<i>Total</i>	<i>23574</i>	<i>30305</i>	<i>28,6</i>

Fonte: Composição a partir de Rais/ MTE, 1999 e 2002.

Há tendência de mudança também na composição etária da mão-de-obra no setor metal-mecânico dos municípios selecionados (ver Tabela 7): crescem mais rapidamente os extremos do que a faixa etária intermediária, embora esta se mantenha como a de maior participação na composição do setor. Parece que a reestruturação das empresas locais exige a escolarização da mão-de-obra, favorecendo não apenas a contratação de jovens egressos do sistema de ensino, como também políticas de escolarização da mão-de-obra já contratada. Contudo, a manutenção de funções apoiadas em “qualificações tradicionais”, especialmente nas pequenas empresas na periferia da cadeia, favoreceria oportunidades aos trabalhadores mais velhos e mais experientes. Seria pertinente verificar se tais qualificações tenderão a extinguir-se com a reestruturação da cadeia, expulsando os trabalhadores mais velhos e menos instruídos (Cardoso, 2000) ou se os novos arranjos manterão funções no

chão-de-fábrica que não demandarão níveis mais elevados de instrução, especialmente nos níveis periféricos da cadeia produtiva (Leite, 2003). Essa constatação mostra o quanto difícil seria generalizar conclusões diante da diversidade e complexidade dos mercados de trabalho, sob a égide do contexto internacional.

**Tabela 7**  
**Faixas etárias dos trabalhadores na indústria metal-mecânica no conjunto dos municípios selecionados (Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo) – 1999/2002**

Faixa etária	1999	2002	Variação (%)
10-17 anos	344	522	51,7
18-29 anos	8232	11682	41,9
30-49 anos	13143	15574	18,5
50 ou mais anos	1851	2524	36,4
<i>Total</i>	<i>23570</i>	<i>30302</i>	<i>28,6</i>

Fonte: Composição a partir de Rais/MTE, 1999 e 2002.

Quanto ao sexo dos trabalhadores, os dados revelam propensão à redução da participação feminina na composição da mão-de-obra no setor (Tabela 8). Cumpre observar que o nível de emprego elevou-se para ambos os sexos, porém, as chances para os homens foram maiores do que para as mulheres. Pode-se conjecturar que isso decorra da redução de funções administrativas face à reestruturação das empresas locais, com maior oferta de emprego em funções de chão-de-fábrica, consideradas “masculinas” no contexto da cultura do setor, bem como da oferta de trabalho informal para as mulheres, nas micro e pequenas empresas. Neste caso, deixam de se materializar possíveis benefícios das novas tecnologias, que poderiam criar oportunidades de uso de trabalho feminino, em razão de exigirem menor esforço físico e maiores capacidades reflexivas. Para Guimarães (2004), políticas públicas locais de mercado de trabalho poderiam tentar amenizar as novas segmentações e desigualdades no trabalho, apesar de seus limites frente a forças e processos de mudança situados em âmbito nacional e internacional.

Quanto ao *padrão de emprego*, as faixas de menor remuneração aumentaram a participação na composição do setor metal-mecânico local, enquanto as faixas de maior remuneração reduziram a participação (Tabela 9). Os novos empregos no setor estão concentrados nas faixas de menor remuneração,

observando-se inclusive queda do número de trabalhadores nas faixas de maior rendimento. É preciso referir que o salário mínimo nacional (referência no cálculo das faixas de remuneração) foi reajustado em 17% no período, significando que todas as faixas tiveram elevação dos salários, em valores absolutos. O aumento do número de trabalhadores nas faixas de menor rendimento perece dever-se ao fato de que os novos empregos criados pela expansão do setor tenderiam a oferecer remuneração nessas faixas, posto que seriam recrutados trabalhadores que ingressam nos primeiros níveis de carreira nas empresas. Em outros termos, o dado indicaria a oferta de novos empregos nas faixas de menor rendimento, relacionada às pressões por redução de custos, trazidas pela montadora.

**Tabela 8**  
**Sexo dos trabalhadores na indústria metal-mecânica no conjunto dos municípios selecionados (Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo) – 1999/2002**

Sexo	1999	2002	Variação (%)
Masculino	20437	26535	29,8
Feminino	3137	3777	20,4
<i>Total</i>	<i>23574</i>	<i>30312</i>	<i>28,6</i>

Fonte: Composição a partir de Rais/ MTE, 1999 e 2002.

**Tabela 9**  
**Faixas de remuneração dos trabalhadores (em salários mínimos) na indústria metal-mecânica no conjunto dos municípios selecionados (Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Novo Hamburgo e São Leopoldo) – 1999/2002**

Faixas de remuneração	1999	2002	Variação (%)
0-2 salários mínimos	1615	3925	143
2-5 salários mínimos	11429	16087	40,8
5-10 salários mínimos	4851	4423	-8,8
Mais de 10 salários mínimos	2949	2675	-9,3
<i>Total</i>	<i>20844</i>	<i>27110</i>	<i>30,1</i>

Fonte: Composição a partir de Rais/ MTE, 1999 e 2002.

Outros aspectos do emprego mostram-se sem alterações significativas, tais como o tipo de vínculo empregatício dos trabalhadores e a carga horária semanal de trabalho. O trabalho temporário e os contratos por prazo determinado formais quase não são utilizados no setor. Assim, a expansão do setor mantém como regra o contrato por prazo indeterminado e a carga horária plena (emprego típico), apesar de que possa haver outras modalidades: a contratação de trabalhadores com vínculo informal, especialmente nas pequenas empresas; o uso da terceirização; e a dispensa e recontratação de trabalhadores com contrato por prazo indeterminado, conforme as oscilações na demanda do mercado e da produção.

Em resumo, constata-se incremento significativo da atividade produtiva no setor metal-mecânico concentrada em municípios vizinhos à planta da GM em Gravataí e detentores de um parque industrial relativamente expressivo. O ingresso de empresas locais nos diferentes níveis da cadeia produtiva requer ajustes aos padrões globais de fornecimento, daí decorrendo demandas por uma mão-de-obra mais instruída, constituindo um ganho para os trabalhadores. Um achado dessa pesquisa é que chances de recrutamento têm sido oferecidas aos trabalhadores mais experientes, relativizando a idéia de que os trabalhadores mais velhos estariam, necessariamente, excluídos do mercado de trabalho, no contexto de produção flexível. Ademais, essa indústria permanece, em contexto de expansão, caracterizada pelo emprego típico. Por outro lado, mulheres continuam com menores chances de ingresso no setor do que os homens, mantendo-se a cultura dominante mente masculina nessas empresas. Uma desvantagem para os trabalhadores é que os novos contratados percebem rendimentos em faixas salariais menores. Isso precisaria ser situado no contexto de acréscimos aos salários fixos com a remuneração variável nas empresas e de reajustes acima dos índices de inflação. Tais dinâmicas requerem, pois, ações institucionais sobre segmentos empresariais e de trabalhadores com menores recursos econômicos e sociais.

### **Considerações finais**

Discutiu-se acima aspectos das *mudanças em mercados de trabalho*, de correntes de *processos globais*, como abertura de mercados, fusões/aquisições inter-empresas e instalação de novas plantas. A análise do que ocorre no

*novo setor automotivo* no Brasil autorizaria certas inferências sobre novas dinâmicas econômicas e sociais no mercado de trabalho:

– A dispersão da atividade produtiva no setor tende a *redistribuir o emprego* entre regiões tradicionais e emergentes. A reestruturação ou o fechamento de plantas maduras implica na crise de regiões industriais tradicionais, como o ABC paulista, acossando trabalhadores que terão dificuldades de re inserção no mercado de trabalho. As plantas antigas estão em declínio, mas isso não significaria a necessária decadência regional. Essas áreas se acham em transição, mobilizando interesses, contestando práticas e valores, buscando saídas como, por exemplo, a especialização em atividades de projeto e engenharia e a produção de modelos de alto conteúdo tecnológico e valor agregado. Ao mesmo tempo, novas fábricas são instaladas nos chamados *greenfields*, apoiadas em novos conceitos e tecnologias, como atesta o caso de Gravataí. O novo emprego tenderia a ser mais duro do que nas antigas plantas, com salários menores, segmentação das condições de emprego e menos empregos diretos, porém, dinamizaria mercados de trabalho regionais, constituindo vantagens no contexto local.

– Há tendência à *redefinição de funções e qualificações* dos trabalhadores. A constituição de projetos inovadores como o de Gravataí, a reestruturação de fornecedores locais e a demanda por serviços e atividades na órbita desses empreendimentos, estimulariam a criação de novas funções e segmentos especializados e não-especializados, elevando a complexidade do mercado de trabalho regional. Isso se reflete na propensão à oferta de treinamento e de elevação geral do nível de escolaridade, constituindo um ganho para os trabalhadores. Ademais, interessaria perquirir sobre a criação ou não de ocupações a jusante no setor automotivo no País, como em serviços de reparo, vendas e pós-vendas, e distribuição de veículos.

– Esboçam-se *novos processos de selevidade social*, concorrendo fatores como região, função, treinamento, escolaridade, sexo e idade do trabalhador. A segmentação das relações de emprego e as chances de ocupação dos grupos sociais e demográficos tenderiam a ser agravadas pela conjuntura econômica e institucional do País, marcada pela estagnação do mercado interno, pela rápida e descontrolada abertura do setor e pelas carências institucionais no amparo aos segmentos vulneráveis.

– Esse contexto delineia possíveis *ansiedades e angústias aos trabalhadores* – ameaçados pela mobilidade dos agentes globais – assim como a eclosão de conflitos sociais, tais como: as lutas de desempregados; as negociações em torno da reestruturação de fábricas maduras; as pressões de segmentos ameaçados nos novos e antigos pólos, como pequenas empresas e trabalhadores vulneráveis; as demandas dos trabalhadores nas novas fábricas quanto ao ritmo de trabalho; e os anseios locais pelo ingresso de novos investimentos. As *instituições* governamentais, empresariais, sindicais e comunitárias precisarão não apenas promover suas regiões em âmbito internacional, como também constituir solidariedades entre agentes globais e locais, na fábrica e na comunidade, que envolvam partilhar compromissos, negociar regras, dialogar sobre interesses, promover liberdades, e garantir direitos.

Seria, portanto, um equívoco conceber, no tempo atual, o mercado de trabalho de forma unívoca e homogênea. O que ocorre nas regiões portadoras de plantas maduras não poderia ser generalizado para todo o setor. Generalizações tornam-se difíceis diante da complexidade e diversidade implicadas nessas novas dinâmicas econômicas e sociais nos mercados de trabalho. Contudo, poder-se-ia esboçar uma *conclusão mais geral*: os mercados de trabalho nos anos 2000 seriam caracterizados por condições heterogêneas de emprego, por novos riscos e ansiedades e por novas pressões sobre as instituições sociais e políticas, decorrentes da competição, instabilidade e interdependência do sistema global. O desafio às instituições sociais e políticas seria enfrentar as ansiedades que atravessam, hoje, o mundo do trabalho face aos seus contornos movediços, tentando promover redes de segurança econômica e social aos trabalhadores.

## Referências

- ADDIS, Caren. Cooperação e desenvolvimento no setor de autopeças. In: ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. Campinas: Scritta, 1997. p. 133-158.
- ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística*. São Paulo: Anfavea, 2006. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>>
- ARBIX, Glauco. Desenvolvimento regional e guerra fiscal entre estados e municípios no Brasil. In: GUIMARÃES, Nadya e MARTIN, Scott. (Orgs.). *Competitividade e desenvolvimento: atores e instituições locais*. São Paulo: SENAC, 2001. p. 267-286.

- BYOUNG-HOON, Lee; FRENKEL, Stephen. Divided workers: social relations between contract and regular workers in a Korean auto company. *Work, employment and society*, Cambridge, v. 18, n. 3, p. 507-529, Sep. 2004.
- CARDOSO, Adalberto Moreira. *Trabalhar, verbo transitivo*: destinos profissionais dos deserdados da indústria automobilística. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2000.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- FEE (Fundação de Economia e Estatística do Estado do Rio Grande do Sul). PIB dos municípios. Porto Alegre: FEE, 2005. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br>>.
- GCARS (Grupo de Estudos da Cadeia Automotiva do Rio Grande do Sul). Plataforma tecnológica da Cadeia Automotiva do RS. Porto Alegre: PPGA-UFRGS, 1999. (CD ROOM).
- GILPIN, Robert. *O desafio do capitalismo global*: a economia mundial no século XXI. São Paulo: Record, 2004.
- GRAZIADIO, Thaíse. *Diagnóstico da capacidade tecnológica de PMEs de setores tradicionais – relato de três casos na indústria de autoparças no Rio Grande do Sul*. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Administração/ UFRGS, 1998.
- GUIMARÃES, Nadya. Quando a indústria se transforma... Atores locais e políticas subnacionais de eqüidade de gênero e raça. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 18, n. 4, p. 83-92. 2004.
- LEITE, Márcia de Paula. *Trabalho e sociedade em transformação*: mudanças produtivas e atores sociais. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.
- LUNG, Yannick. La nouvelle geographie du système automobile européen. In: 10<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2002.
- MELO, Marcus André. Crise federativa, guerra fiscal e “hobbesianismo municipal” – efeitos perversos da descentralização? *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 10, n. 3, p. 11-20, 1996.
- NEGRO, Antonio L.. Servos do tempo. In: ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). *De JK a FHC*: a reinvenção dos carros. Campinas: Scritta, 1997. p. 89-131.
- NELDER, G. HARRYS, K.; EVENS, L.. The impact on UK regions of reconfiguration in the automotive industry. In: 9<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2001.
- PIGNONI, Maria-Tereza. Desemprego e mobilização de desempregados na França e na Itália. In: GUIMARÃES, Nadya; HIRATA, Helena (Orgs.). *Desemprego*: trajetórias, identidades, mobilizações. São Paulo: SENAC, 2006. p. 271-303.
- POSTHUMA, Anne. Mudança de políticas na indústria automobilística brasileira: vestígios da substituição de importações e os impactos da liberalização. In: ABREU, A. R. de P. (Org.). *Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2000. p. 128-160.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAVATAÍ. *Gravataí século XXI: perfil sócio-económico*. Gravataí: Prefeitura Municipal de Gravataí, 2002.

PRIES, Ludger. Emerging production systems in the transnacionalisation of German car manufacturers: adaptation, application or innovation? *New technology, work and employment*, Oxford, v. 18, n. 2, p. 82-100, 2003.

RAIS/MTE (Relatório Annual de Informações Sociais, Ministério do Trabalho e Emprego). Brasília: MTE, 1999 e 2002. (CD ROOM).

RAMALHO, José Ricardo. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. *Dados – Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, p. 491-524, 2005.

RIZEK, Cibele. Os dados e seu sentido: algumas interrogações metodológicas em sociologia do trabalho. In: GITAHY, Leda; LEITE, Márcia de Paula (Orgs.). *Novas tramas produtivas: uma discussão teórico-metodológica*. São Paulo: SENAC, 2005. p. 53-72.

RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. VW esqueceu o ABC. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, p. J6, 03 set. 2006.

RUDUIT-GARCIA, Sandro; GUIMARÃES, Sônia. Trabalho em cenário de globalização: o pólo automobilístico de Gravataí e implicações sociais em empresas locais. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 19, n. 46, p. 19-33, jan.-abr. de 2006.

RUDUIT-GARCIA, Sandro. *Global e Local: o novo pólo automobilístico de Gravataí e suas implicações sociais e políticas*. Tese de doutorado. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Sociologia/ UFRGS, 2006. 2 v.

SALERNO, Mário et al.. Política industrial em setores dominados por transnacionais: o Brasil como sede de concepção e projeto de produto. In: FLEURY, M. T.; FLEURY, A. *Política industrial 2*. São Paulo: Publifolha, 2004. p. 67-91.

SALLAZ, Jeffrey. Manufacturing concessions: attritionary outsourcing at General Motor's Lordstown, USA assembly plant. *Work, employment and society*, Cambridge, v. 18, n. 4, p. 687-708, Dec. 2004.

SENNETT, Richard. *A cultura do novo capitalismo*. São Paulo: Record, 2006.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Org.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. Campinas: Scritta, 1997. p. 23-88.

SINDIPEÇAS (Sindicato dos Fabricantes de Autopeças). *Anuário Estatístico do Setor de Autopeças*. São Paulo: Sindipeças, 2006. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br>>.

ZHANG, Lu. Globalization, market reform and changing labor politics in China's automobile industry. In: 13<sup>th</sup> GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM. Paris: GERPISA, 2005.