

## **A insustentável civilização do automóvel. A indústria automotiva brasileira em tempos de reestruturação produtiva**

Flávio Limonic\*

---

\* Doutorando em História Social no IFCS-URFJ. Professor-associado do Laboratório de Estudos do Tempo Presente da mesma instituição. O autor agradece a Francisco Carlos Teixeira da Silva, com quem vários dos temas aqui tratados foram discutidos.

*A casa, na avenida,  
Postou-se no rumo  
do automóvel.  
Quem mandou ser distraída?*

Carlos Drummond de Andrade

## **Sumário**

**Apresentação**

**Introdução**

**Capítulo 1: Os princípios organizacionais da indústria automotiva e as regulações americana e japonesa**

**1.1- O fordismo nos Estados Unidos,**

**1.2- O toyotismo no Japão,**

**1.3- O toyotismo sai do Japão e encontra o fordismo: a globalização e o princípio da acumulação flexível,**

**Capítulo 2: A indústria automobilística no Brasil**

**2.1- A implantação da indústria automobilística no Brasil,**

**2.2- A indústria automotiva no Brasil hoje,**

**2.2.1- A nova configuração da indústria automotiva: os pólos e a integração regional via Mercosul,**

**2.2.2- Alguns limitadores: a dimensão do mercado brasileiro de automóveis e a questão energética,**

**2.2.3- Os transportes e o Programa Brasil em Ação: a primazia do mercado,**

**Capítulo 3: A civilização do automóvel e o Rio de Janeiro**

**3.1- Apresentação,**

**3.2- A modernidade fordista nos Estados Unidos e na Europa,**

**3.3- A modernidade fordista no Rio de Janeiro,**

**4- (In) Conclusão,**

**5- Princípios gerais para algumas propostas,**

**6- Bibliografia,**

## Apresentação

### De carros e de ursos: uma apresentação

Assim como os anteriores, este terceiro volume da coleção *Cadernos Temáticos* é resultado de estudos realizados por solicitação do Projeto Brasil Sustentável e Democrático, sempre abrangendo assuntos considerados fundamentais para a formulação de propostas envolvendo diferentes facetas do binômio democracia e sustentabilidade. No caso presente, o foco de interesse era a indústria, mas sentimos a necessidade de olhá-la também através de um estudo de caso específico: o da produção automobilística. Foi esse, em poucas palavras, o trabalho encomendado ao autor; de certa forma, não foi precisamente esse o resultado por ele concretizado. Ainda bem, para todos nós.

A miopia de um pesquisador começa a ser mostrada já no primeiro movimento em relação ao objeto de pesquisa, no viés que revela a dificuldade de olhar o todo, de entender como esse todo estrutural/conjuntural é e será sempre determinante das circunstâncias específicas em que tal fato aconteceu, tal mudança foi evitada, tal molécula foi descoberta, até. Bem ao contrário disso, Flávio Limonic mergulha no estudo de caso proposto abrindo-o horizontal e verticalmente, no sentido do espaço e no do tempo, sempre buscando estabelecer correlações e desnudar as diferentes questões nele envolvidas. O que deveria ser, acima de tudo, uma análise crítica da indústria automobilística entre nós vai ganhando, assim, uma dimensão que transcende, em muito, o que poderia ser um campo de interesse restrito.

Escrevendo de forma clara, e, acima de tudo, agradável, Limonic faz com que acompanhamos sem qualquer dificuldade questões que envolvem, em vários momentos, números e gráficos, tabelas e equações. Brinca de cineasta, em muitos instantes, recriando para o leitor o cenário que marca o surgimento do automóvel e desenhando as mudanças no modo de produção por ele determinadas, do início do século aos nossos dias atuais.

É assim que ele nos revela de que forma *fordismo* e *toyotismo* se implantaram, se encontraram, se transformaram e, pelo menos no que diz respeito ao nosso Brasil de hoje (a situação na Europa é razoavelmente diversa, sob muitos aspectos), ‘presentearam-nos’ com algumas das mais deletérias conseqüências da chamada *flexibilização*, da fragilização dos sindicatos à guerra fiscal entre os estados; do sucateamento dos postos de trabalho ao que poderíamos chamar de ‘mercadorização’ do papel regulador do próprio Estado, capaz, até, de oferecer-se em leilão público, sob diferentes formas, a maioria absoluta delas lesivas ao cidadão.

À medida que o texto desnuda o que existe de verdadeiro atrás da enxurrada de notícias alvissareiras com que a mídia apresenta os resultados das novas “plantas” de montagem (como a de Gravataí, no Rio Grande do Sul, por exemplo, onde os salários equivalem à metade dos que são pagos no ABCD), a questão econômica tira a máscara e revela seu conteúdo maior, o político. E esse se desdobra num belíssimo capítulo, no qual Flávio Limonic nos brinda com uma arguta análise do que ele chama de “a civilização do automóvel”.

A discussão se processa agora, em torno de imaginários programados pela publicidade, pela mídia, em particular. Inicialmente, para a construção de uma concepção de mundo ainda local, a modernidade do *American way-of-life* sendo vendida por e para

os próprios americanos, à medida em que espaço, tempo e *status* convergiam e ganhavam forma num mesmo símbolo, sobre quatro rodas. Depois, para o resto do mundo, já agora transmutados em formas variadas, no desdobramento de uma assimilação cultural a cada dia mais difícil de ser combatida, como as *barras-da-tijuca* parecem não se cansar de comprovar.

Apesar disso, o texto tem ainda outra qualidade final: em lugar do *Apocalipse*, Limonic nos oferece esperanças e desafios, à guisa de “(in)conclusões”. Desafios que apontam, diretamente, para a necessidade de construção de uma nova concepção de mundo, de uma nova hegemonia cultural. Esperanças que se concretizarão na medida em que aprendermos a ser menos vaidosos e mais humanos e solidários.

Tania Pacheco

PS. E os ursos com isso? Vale ler o texto também para descobrir.

## Introdução

A indústria automobilística brasileira vive nos dias de hoje um momento de expansão só comparável ao experimentado logo após sua instalação, no governo Juscelino Kubitschek. Nos últimos anos, grandes investimentos têm sido feitos tanto na modernização das plantas existentes quanto na abertura de novas, ocasionando um expressivo aumento da produção de veículos. No entanto, tais investimentos, que no ano de 1998 atingiram quase US\$ 2,5 bilhões (englobando a fabricação de veículos e máquinas agrícolas automotrizes), não só não têm resultado na geração de novos empregos como o número de postos de trabalho na indústria automotiva tem mesmo diminuído para além de eventuais oscilações negativas em razão de conjunturas econômicas, como atesta o Gráfico I:

**Gráfico I**  
**Brasil. Investimento, produção e postos de trabalho na indústria automobilística. 1990-1998**

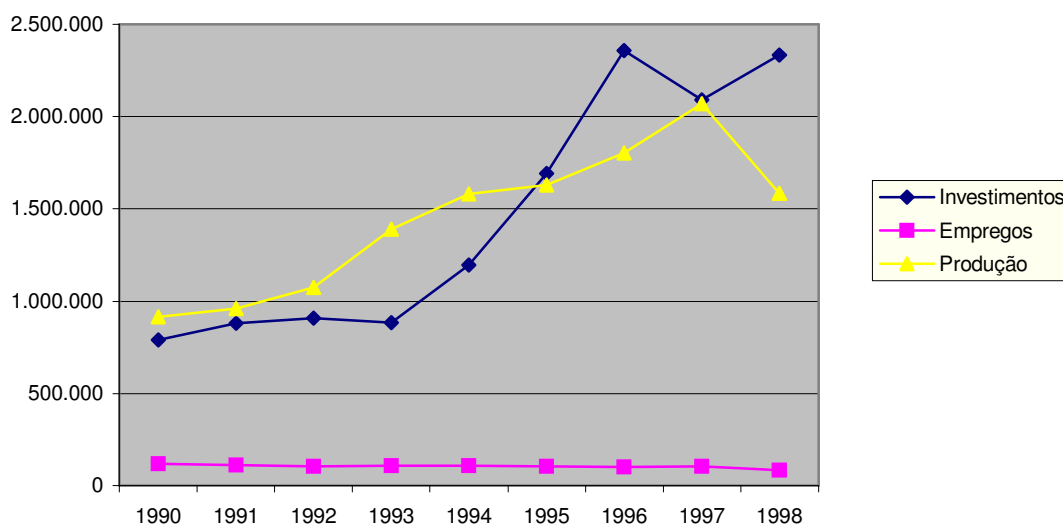


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no *Anuário Estatístico da Anfavea*, 1999, p. 27, 50 e 59

Se, em 1990, a indústria automobilística brasileira produziu 914 mil unidades empregando 138.374 trabalhadores e, em 1997, produziu 2.070 mil unidades empregando 115.349, ocorreu neste período uma vigorosa elevação da produtividade do trabalho, evidenciada pelo Gráfico II:

**Gráfico II**  
**Brasil. Produtividade do trabalhador da indústria**  
**automotiva. 1957-1998**

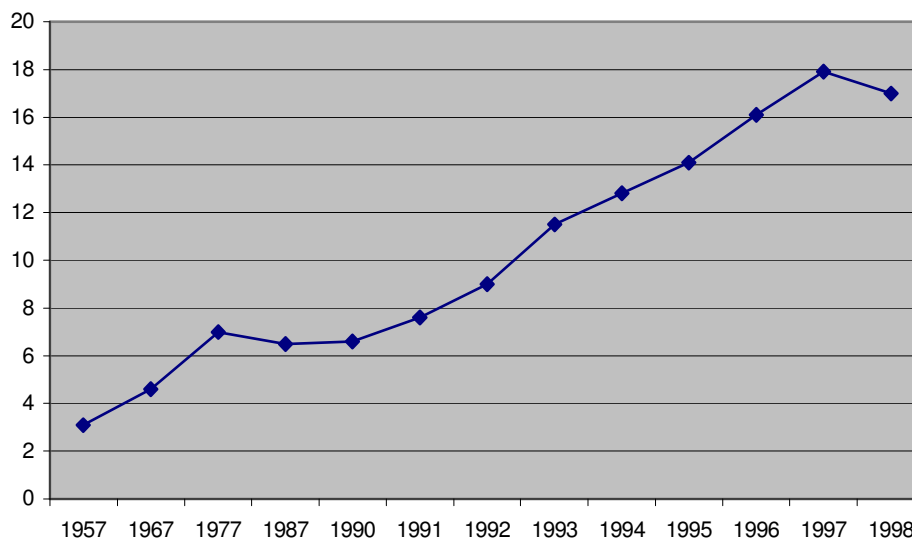


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no *Anuário Estatístico da Anfavea*, 1999, p. 27 e 50.

Entre 1977 e 1990, a produtividade da indústria automotiva brasileira permaneceu basicamente inalterada, refletindo o momento de crise do modelo de desenvolvimento hegemônico desde os anos 1950, baseado na substituição de importações. Na década de 1990, no entanto, a produtividade voltou a crescer de forma acelerada,<sup>1</sup> graças à introdução de uma série de inovações técnicas e organizacionais, como o sistema *just in time*, que busca minimizar a formação de estoques; a adoção de sistemas de informação tipo *kanban*, que gerenciam os fluxos de material e componentes; a formação de células de produção; a utilização de equipamentos automatizados, como máquinas-ferramenta CNC e computadores CAD/CAM; programas de qualidade total; a padronização de tarefas; a redução dos níveis hierárquicos e maior autonomia dos funcionários/grupos de trabalho etc. Por outro lado, tanto as antigas quanto as novas plantas têm buscado utilizar crescentemente a terceirização de atividades nas áreas de manutenção, ferramentaria e estamparia.<sup>2</sup>

Tais inovações fazem parte de um amplo pacote de mudanças tecnológicas e organizacionais do processo produtivo da indústria automobilística mundial que recebe o

<sup>1</sup> Este processo de elevação da produtividade não limitou-se, claro, à indústria automotiva. Entre 1990 e 1996, a produção física industrial cresceu 11,8%, ao passo que o emprego industrial recuou 30,3% (algo em torno de 1 milhão de postos de trabalho), o que demonstra que a produtividade do trabalho teve um ganho de 42%. Cf. PIM-DG e PIM-PF, disponíveis no site do IBGE: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)

<sup>2</sup> Cf. BNDES. ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2. GERÊNCIA SETORIAL 2. *Carrocerias e cabines. Estamparia pesada*. Rio de Janeiro: BNDES, setembro de 1988.

nome genérico de toyotismo ou produção enxuta, ohnista ou flexível,<sup>3</sup> e com sua adoção a indústria automotiva brasileira busca alcançar o novo patamar de competitividade exigido pela economia global. No entanto, a produção flexível não constitui apenas um novo pacote tecnológico ou forma de organização da produção automotiva. Em verdade, seus princípios organizacionais e sua filosofia vão além do próprio processo produtivo. Mais do que simplesmente uma nova forma de produzir automóveis, a flexibilização vem questionar as bases institucionais, tecnológicas, políticas, sociais e culturais, e as formas de relação entre Estado, sindicatos e grandes empresas, que foram hegemônicos não só no Brasil do pós-Guerra, como em grande parte do Ocidente capitalista. Portanto, tal qual tem se configurado, a flexibilização representa um novo regime de acumulação que questiona o modo de regulação até recentemente vigente. Tais conceitos são entendidos da seguinte forma:

O regime de acumulação descreve a estabilização a longo prazo da destinação do produto entre o consumo e a acumulação, o que implica uma correspondência entre a transformação das condições de produção e das condições de reprodução do trabalho assalariado. Implica também em certas modalidades de articulação entre o capitalismo e outros modos de produção, em uma 'formação econômica e social nacional', entre o interior da formação econômica e social considerada e aquilo que lhe é considerado exterior etc. (...) Ora, certamente nada existe que obrigue o conjunto de capitais individuais a se enquadrarem docilmente num esquema de reprodução coerente. É necessário, portanto, que exista uma materialização do regime de acumulação, sob a forma de normas, costumes, leis, mecanismos reguladores, que assegure, através da rotina do comportamento dos agentes em luta uns com os outros (na luta econômica entre capitalistas e assalariados, na concorrência entre capitais), a unidade do processo, o respeito aproximativo do esquema de reprodução. Este conjunto de regras interiorizadas e procedimentos sociais, que incorpora o social nos comportamentos individuais (*o habitus*, conceito desenvolvido por Bourdieu), é o que se chama de modo de regulação.<sup>4</sup>

Os modos de regulação do capitalismo, portanto, diferem de país para país, em que pese o nível internacional contribuir para suas configurações. O que está ocorrendo, tanto no Brasil como nos Estados Unidos e outros países industrializados, é que a acumulação flexível, cuja origem é o toyotismo japonês, está penetrando em sociedades que até recentemente se organizavam segundo modos de regulação fordistas, semi-fordistas ou em que o Estado atuava como protagonista direto do processo de acumulação, como no caso do estado desenvolvimentista brasileiro, portanto subvertendo as relações anteriormente institucionalizadas.<sup>5</sup>

Este processo de transformações e subversão de relações tem sido geralmente apresentado não só como adequado a qualquer formação social como também como

---

<sup>3</sup> Cf. WOMACK, James; JONES, Daniel; ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1992. As denominações toyotismo e ohnismo fazem referência, como será visto adiante, à experiência japonesa. No âmbito deste trabalho, será utilizado o conceito de flexibilização, por se entender que o que ocorre nos dias de hoje são desdobramentos organizacionais e tecnológicos do toyotismo em formações sociais distintas da japonesa.

<sup>4</sup> LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização no Terceiro Mundo*. São Paulo: Nobel, 1988, p. 29, 30.

<sup>5</sup> A teorização da transição de novos regimes de acumulação e construção de novos modos de regulação (do fordismo para o que ele chama de acumulação flexível) encontra-se em HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993, capítulo 9.

promotor de relações sociais modernas e indutor do desenvolvimento econômico.<sup>6</sup> Conseqüentemente, ele tem sido percebido como extremamente positivo por amplos setores da sociedade brasileira. O objetivo deste trabalho é, justamente, questionar esta visão a partir da premissa de que a acumulação flexível, gestada na indústria automotiva, tem minado a capacidade dos atores coletivos em construir novas instituições e compromissos sociais que garantam sua própria reprodução, revelando-se portanto potencialmente insustentável.

O primeiro capítulo realizará uma reflexão conceitual e histórica sobre a trajetória da indústria automobilística nos Estados Unidos e no Japão, e como o mundo industrializado tem reagido à penetração da acumulação flexível. O que aqui se buscará evidenciar é que as formas organizacionais da produção e os padrões tecnológicos são frutos de determinadas condições históricas, específicas às formações sociais em que surgem, e que seus transplantes para outras formações levam a resultados completamente distintos, dado que distintos são os modos de regulação. A partir deste apanhado histórico e conceitual, o segundo capítulo tratará do atual momento da indústria automobilística brasileira, buscando fazer uma radiografia de sua estrutura, assim como dos limites colocados à sua expansão por sua própria insustentabilidade no médio e longo prazos.

O terceiro capítulo, finalmente, abordará alguns dos impactos urbanos da chamada opção rodoviária, assim como o que poderia ser denominado de cultura do automóvel. É impossível pensar-se a indústria automobilística sem levar em conta projetos societários, visões de mundo e ideais de vida. Mais do que um meio de transporte, o automóvel faz parte da vida diária, ou das aspirações noturnas, de milhões de pessoas em todo o mundo. No Brasil não é diferente. Este capítulo, portanto, fará uma análise do projeto de modernidade que tem no automóvel seu elemento central e os impactos urbanos por ela trazidos, enfocando a transformação e degradação do Rio de Janeiro em função da entrada massiva de automóveis em seu centro urbano.

---

<sup>6</sup> Na literatura especializada, a expressão mais evidente desta visão otimista está presente em WOMACK, James; JONES, Daniel; ROOS, Daniel. *Op. cit.*

## Capítulo 1: Os princípios organizacionais da indústria automotiva e as regulações americana e japonesa

### 1.2- O fordismo nos Estados Unidos

Na virada do século XIX para o XX, os automóveis eram fabricados por trabalhadores altamente qualificados e para um reduzido mercado de alta renda. Estampadores, torneiros, pintores e outros trabalhadores artesanais dividiam os espaços de pequenas fábricas e produziam um reduzido número de veículos para políticos, artistas e magnatas. Quando no entanto, por volta da primeira década do século, os princípios tayloristas (parcelização e padronização das atividades, rigorosa separação entre concepção e execução) começaram a ser aplicados à montagem de veículos em fábricas cada vez maiores e por trabalhadores imigrantes com pouca qualificação técnica que então chegavam aos milhares a Detroit, coração da indústria automotiva americana, o absentismo e a rotatividade da mão-de-obra alcançaram níveis que punham em risco o próprio crescimento da nova indústria. Em 1913, ano da instalação de sua primeira linha de montagem, a Ford Motor Company teve que contratar mais de 52 mil trabalhadores para manter uma força-de-trabalho de 13,6 mil homens, uma rotatividade que alcançava a excepcional marca de 382%.<sup>7</sup>

A linha de montagem fordista buscava, ao mesmo tempo, exponenciar a produtividade dos trabalhadores, permitindo que a Ford se tornasse a montadora líder de Detroit, e solucionar o problema da mão-de-obra. Neste sentido, o fordismo representou mais do que apenas uma nova forma de organização do trabalho. Como contrapartida ao trabalho monótono e repetitivo da linha de montagem, Ford oferecia aos seus trabalhadores um salário de 5 dólares diários, o dobro do que recebiam no mesmo momento os trabalhadores qualificados, além de um extenso programa social que buscava “americanizar” a força de trabalho.<sup>8</sup> Do ponto de vista econômico, o Dia de 5 Dólares representava um repasse aos salários dos ganhos de produtividade do trabalho (relação salarial fordista)<sup>9</sup>, e tinha como idéia subjacente a de que, para a produção em massa, proporcionada pela linha de montagem, haveria que se constituir um mercado de massa, formado pelos trabalhadores.

Da indústria automotiva, a linha de montagem acabaria por penetrar em outros setores industriais e, de Detroit, iria espalhar-se pelos Estados Unidos. Mas a relação salarial fordista não. Se a Ford, que logo se transformaria na maior montadora do mundo, pouco tinha a temer de seus concorrentes e, portanto, podia pagar salários mais altos do que a Chevrolet, por exemplo, em outros setores industriais a concorrência era

---

<sup>7</sup> Cf. KLUG, Thomas. “Employer’s strategies in the Detroit labor market, 1900-1929”. In LICHTENSTEIN, Nelson e MEYER, Stephen (orgs.). *On the line. Essays in the history of auto work*. Urbana e Chicago: University of Illinois Press, 1989, p. 54.

<sup>8</sup> Para uma análise do papel do fordismo e do Dia de 5 Dólares no processo de quebra da resistência operária e na disciplinarização da força de trabalho, Cf. MEYER, Stephen. *The Five Dollar Day. Labor, management and social control in the Ford Motor Company, 1908-1921*. Albany: State University of New York Press, 1981.

<sup>9</sup> Cf. BOYER, Robert. *A teoria da regulação: uma análise crítica*. São Paulo: Nobel, 1990.

extremamente acirrada, e os salários faziam parte das estratégias competitivas das empresas.<sup>10</sup> Conseqüentemente, entre 1923 e 1929 a produtividade do trabalhador americano cresceu 32%, enquanto os salários tiveram ganhos reais de apenas 8%. Neste ano, as 200 maiores corporações americanas controlavam cerca de metade da produção industrial do país, e as 24 mil famílias mais ricas possuíam uma renda combinada equivalente à das 11,5 milhões mais pobres.<sup>11</sup>

Os efeitos da concentração da renda não tardaram a ser sentidos. Em 1927, foram produzidos nos Estados Unidos quase 700 mil carros a menos do que em 1926,<sup>12</sup> dado que os trabalhadores americanos, a quem supostamente se destinava a produção, simplesmente não tinham como fazer face a uma oferta crescente de veículos. A partir de 1929, estava em jogo, portanto, a construção de um novo modo de regulação do capitalismo americano, de novas instituições, leis e hábitos, que garantissem a generalização da relação salarial fordista.

Com o governo de Franklin D. Roosevelt (1933-1945) e seu *New Deal*, inicia-se o processo a partir do qual o movimento sindical, particularmente o ligado ao *Congress of Industrial Organizations* (CIO), iria acumular recursos políticos e econômicos para extrair do patronato tal relação salarial. Foi graças à aliança entre o *New Deal* e o CIO que a indústria automobilística americana foi conquistada pelo United Auto Worker-CIO (UAW-CIO) que, em 1950, iria estabelecer com as Três Grandes (Chrysler, GM e Ford) os chamados Tratados de Detroit.<sup>13</sup> Com os Tratados, consolida-se o processo de tensa construção do pacto entre Estado, trabalho organizado e capital, ou regulação fordista keynesiana do capitalismo americano, na qual o Estado assumiria papéis keynesianos, de forma a regular o ritmo e as tendências do processo de acumulação e a tornar-se, ele próprio, um demandador de produtos e serviços;<sup>14</sup> o capital aceitaria desacelerar o ritmo da acumulação através da relação salarial fordista e da concessão de benefícios indiretos, buscando assegurar o consentimento operário e a estabilidade do sistema no longo prazo, e os sindicatos abandonariam qualquer projeto de reforma social em troca de sua incorporação ao mundo do consumo.<sup>15</sup> A regulação fordista keynesiana seria o fundamento do longo período de prosperidade econômica que se estenderia até fins dos anos 1960.

Conseqüentemente, entre os primeiros contornos do regime de acumulação fordista, na década de 1910, e a plena realização de suas virtualidades a partir da década

<sup>10</sup> Cf. GORDON, Colin. *New Deals: business, labor and politics in America, 1920-1935*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 93.

<sup>11</sup> Cf. McELVAINE, Robert. *The Great Depression. America, 1929-1941*. Times Books, 1984, p. 37.

<sup>12</sup> Cf. GENERAL MOTORS CORPORATION. *Twenty-eight annual report of General Motors Corporation. Year ended Dec. 31, 1936*, p. 10.

<sup>13</sup> Para uma análise detalhada da construção da aliança entre o CIO e o *New Deal*, Cf. LIMONCIC, Flávio. “Do pacto nacional à globalização: Estado e sindicato na regulação do capitalismo norte-americano”. In *Revista de História Regional*, Vol. 4, n. 1, Verão de 1999, p. 129-146.

<sup>14</sup> Entre 1951 e 1981, o emprego público nos Estados Unidos cresceu de 17% para 18,3% de todos os empregos, não incluídos os postos de trabalho gerados a partir de encomendas do estado, que movem setores inteiros da economia americana, como o complexo industrial-militar e a indústria espacial. Ao final da década de 1970, a renda provinda do governo americano, incluindo empregos e transferências, representava 41% do total das rendas nos Estados Unidos, atestando a importância do estado americano na formação da demanda. Cf. NAVARRO, Vicente. “Welfare e keynesianismo militarista na Era Reagan”. In *Lua Nova*, n. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991.

<sup>15</sup> cf. HARVEY, David. *Op. cit.*

de 1950, quando se constitui o modo de regulação fordista keynesiano, passaram-se quase quarenta anos, uma Depressão, uma acirrada luta sindical e uma guerra mundial. Este processo, é importante frisar, não foi “historicamente necessário”, ou seja, a regulação fordista keynesiana não deve ser considerada um desdobramento necessário da acumulação fordista. O pacto fordista keynesiano poderia jamais ter sido constituído, ou poderia ter tomado outra configuração, e as contradições da acumulação fordista evidenciadas pela Grande Depressão poderiam ter resultado em outro tipo de crise ou solução.

Seja como for, enquanto na década de 1950 as virtualidades do fordismo consolidavam-se, no Japão outro regime de acumulação e outro modo de regulação também se consolidavam, respondendo a uma outra ordem de constrangimentos.

## 1.2- O toyotismo no Japão

Ao longo de todo o ano de 1950, enquanto a Ford americana produziu em média 7.000 carros/dia, a Toyota Motor Co. produziu apenas 2.685.<sup>16</sup> No pós-Guerra, a Toyota lidava com uma economia japonesa em recessão e devastada pelo conflito mundial, um mercado interno pequeno e segmentado e uma mão-de-obra que, graças à ocupação americana, que introduziu no país uma legislação sindical inspirada no *New Deal*, encontrava-se bastante fortalecida. Foi neste cenário extremamente adverso, exatamente o oposto do vivido naquele momento pelos Estados Unidos, que a empresa buscou consolidar-se, dando os primeiros contornos do que viria a ser o toyotismo. Em um processo duramente negociado com o sindicato, 25% de sua força de trabalho foi demitida e, em troca, a empresa garantiu aos trabalhadores remanescentes emprego vitalício e aumentos salariais de acordo com o tempo de serviço. A força de trabalho se tornava, pois, um custo fixo, a ser mantido por longos períodos, e a empresa percebeu que, em assim sendo, deveria extrair dela o máximo possível de sua experiência e conhecimento, e não apenas sua força física, como o fordismo fazia.

Iniciava-se então um processo de introdução de novas formas de organização da produção radicalmente distintas da produção em massa americana, e que iriam consolidar-se a partir da Guerra da Coreia, quando a indústria japonesa foi aquecida pelas encomendas militares americanas. O Quadro I evidencia algumas das principais distinções entre o toyotismo e o fordismo, assim como algumas diferenças entre os modos de regulação dos dois países:

**Quadro I**  
Algumas características da indústria automotiva japonesa e norte-americana (toyotismo e fordismo)

Estados Unidos	Japão
Automóveis feitos em massa, sem preocupação específica com as flutuações do mercado. É bom lembrar, a produção em massa antecedeu o mercado de massas em quase 4 décadas.	Automóveis feitos em menor número, para um mercado segmentado e instável, exigindo a utilização de métodos de produção ágeis e dinâmicos. Assim, a mesma linha de montagem deveria estar apta a, com pequenas modificações, produzir uma ampla gama de modelos. Para tal, foram desenvolvidas uma série de inovações

<sup>16</sup> Cf. WOMACK, James; JONES, Daniel; ROOS, Daniel. Op. cit., p. 39.

	organizacionais e tecnológicas, como o <i>kanban</i> , um sistema de placas que funciona como senha de comando, o sistema <i>just in time</i> , e a qualidade total, que busca detectar problemas e defeitos antes que eles contaminem operações subsequentes.
Automóveis feitos essencialmente para o mercado interno, para um público consumidor homogêneo.	A partir dos anos 1960, produção para o mercado externo, voltada para públicos com exigências distintas, determinando a fabricação de uma ampla gama de modelos.
Produção verticalizada, ou seja, as grandes montadoras tornaram-se as responsáveis por grande parte do suprimento de suas autopeças. Assim, o UAW-CIO representava a mão-de-obra ao longo de todo o processo produtivo, tornando-se capaz de generalizar a relação salarial fordista.	Produção horizontal, ou seja, empresas de autopeças distintas das montadoras, em que pese o fato de que várias montadoras tivessem participação acionária nas indústrias de autopeças. Conseqüentemente, as empresas de autopeças mantinham com seus trabalhadores políticas salariais distintas das montadoras, e pagavam salários de 30% a 50% inferiores, barateando o processo produtivo.
Mesmo após os Tratados de Detroit, o UAW-CIO manteve com as montadoras uma relação de conflito, porque o princípio do fordismo exige uma rígida separação entre concepção e execução das tarefas.	No toyotismo, dado que os trabalhadores permaneceriam toda a vida produtiva na empresa, e dado que os sindicatos eram formados pela próprias empresas, a relação era de colaboração e de busca de utilização do conhecimento operário.
Compromissos institucionalizados no sentido de repassar aos salários ganhos de produtividade, que perpassavam toda a cadeia produtiva.	Compromissos fracamente institucionalizados, dado que uma parcela expressiva da mão-de-obra encontrava-se fora do núcleo mais dinâmico da indústria, as grandes montadoras.

Este quadro foi construído a partir de uma seleção das seguintes leituras: GOUNET, Thomas. *Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo, Boitempo, 1999; HARVEY, David. *Op. cit.*; SILVA, Francisco. *Mutações do Trabalho*. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 1999, e outros.

Deste quadro depreendem-se algumas conclusões: se a regulação fordista keynesiana baseava-se em compromissos políticos que tinham como desdobramento elevados custos de produção, no toyotismo japonês havia uma flexibilidade muito maior, dado que uma parcela expressiva da mão-de-obra estava excluída do compromisso em torno da estabilidade no emprego e salários crescentes em função do tempo de serviço. Uma das conseqüências desta diferenciação entre trabalhadores estáveis e não-estáveis era a de que, em épocas de crise, o empregador poderia manter seu núcleo estável e demitir os trabalhadores temporários, sem comprometer sua futura capacidade de expansão. Em suma, o toyotismo japonês apresentava um perfil de potencial produtivo, agilidade e adaptabilidade, tanto do ponto de vista econômico quanto político, superior ao fordista.

### **1.3- O toyotismo sai do Japão e encontra o fordismo: a globalização e o princípio da acumulação flexível**

Ao longo dos anos 1950, o toyotismo japonês pôde conviver com o fordismo americano sem com ele se atritar, dado que a indústria automobilística japonesa ainda era incipiente e o gigantismo do mercado americano garantia altos lucros às Três Grandes, que não precisavam se preocupar sistematicamente com seus custos de produção. No entanto, quando a economia japonesa recuperou-se dos estragos da guerra, o toyotismo começou a mostrar sua capacidade produtiva e os automóveis japoneses penetraram o mercado interno americano, já nos anos 1960, a história começaria a mudar. Por outro lado, neste mesmo período, e por razões internas aos Estados Unidos, como a Guerra do

Vietnam, a rigidez dos compromissos políticos, a saturação do mercado interno e o fracasso da tentativa de incorporação dos negros ao projeto de sociedade norte-americano através dos programas da Grande Sociedade de Lyndon Johnson, o próprio fordismo keynesiano começaria a dar sinais de fragilidade. Neste momento, o que poderia se chamar de Ordem do *New Deal* se esgarça, com a crise fiscal do estado keynesiano, a queda da rentabilidade das grandes corporações, o isolamento político do movimento sindical, e especificamente do UAW-CIO em razão do apoio de suas lideranças e bases ao conflito asiático, e a crise do Partido Democrata, até então o condutor de tal conflito e que havia sido o fiador de tal Ordem.<sup>17</sup>

A partir de então, as montadoras japonesas iniciaram a instalação de plantas dentro dos Estados Unidos de acordo com seus princípios organizacionais e tecnológicos, dando início a um período de enfrentamento entre elas e o UAW-CIO, em que o sindicato viu-se crescentemente alijado das conquistas que havia obtido em suas relações com as montadoras americanas. A Tabela I revela o encontro do fordismo e do toyotismo no interior dos Estados Unidos, em termos de produtividade do trabalho, já nos anos 1980. A fábrica da GM Framingham adotava então modelos fordistas de produção, a Toyota Takaoka adotava, evidentemente, métodos toyotistas, e a NUMMI Fremont representava uma *joint-venture* da GM com a Toyota, através da qual a GM buscava incorporar os métodos toyotistas:

Tabela I  
GM Framingham versus Toyota Takaoka versus NUMMI Fremont  
1987

	GM Framingham	Toyota Takaoka	NUMMI Fremont
Horas de montagem por carro	31	16	19
Defeitos de montagem por 100 carros	135	45	45
Espaço de montagem por carro (m <sup>2</sup> )	0,75	0,45	0,45
Estoques de peça (tempo médio)	2 semanas	2 horas	2 dias

Fonte: WOOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel. *Op. cit.*, p. 73.

Neste cenário, todo o quadro da regulação fordista keynesiana começaria a se alterar, posto que também as empresas americanas, para manterem-se competitivas com as japonesas, foram, pouco a pouco, adotando os métodos japoneses, rompendo assim seus compromissos com o sindicato. A globalização produtiva e financeira viria representar portanto mais um golpe no UAW-CIO e no próprio estado keynesiano de bem-estar (atacado também por dentro de suas instituições durante o governo Reagan) e, por conseguinte, na regulação fordista keynesiana. É importante frisar este ponto: o advento da globalização, liderada pelas grandes corporações cujas ações transcendem largamente os marcos legais e regulatórios dos estados nacionais, representou um importante

<sup>17</sup> Cf. GERSTLE, Gary e FRASER, Steve (org.). *The rise and fall of the New Deal Order*. Princeton: Princeton University Press, 1989.

elemento de fragilização dos atores sociais historicamente territorializados (como os Estados e os sindicatos) e, por conseguinte, de modos de regulação baseados em macro-acordos sociais de caráter nacional, como era o caso do fordismo keynesiano norte-americano.<sup>18</sup>

O fordismo, como visto, demorou 40 anos para constituir as bases de sua própria reprodução através de um macro-acordo social. Fundamentalmente, o que a regulação fordista keynesiana buscava fazer era, ao politizar o mercado, desacelerar o ritmo da acumulação, destinando uma maior parcela da produção social ao consumo de forma a, no longo prazo, garantir a continuidade do processo de acumulação. Nos dias que correm, a nova ofensiva empresarial global, baseada no princípio da flexibilização, busca, pelo contrário, voltar a acelerar o processo de acumulação, diminuir o tempo de valorização do capital e, neste processo, despolitizar o mercado e remercantilizar a sociedade, rompendo os pactos políticos e sociais nacionais anteriormente estabelecidos. Para tal, ela precisa tornar ágil o que antes era rígido, como os pactos sociais do pós-Guerra. Se um dos princípios da flexibilização é criar núcleos relativamente reduzidos de trabalhadores estáveis e altamente qualificados, circundados por trabalhadores precários que devem estar aptos a ser desmobilizados com baixos custos sempre que a demanda flutuar ou as estratégias das empresas assim o indicarem, então uma legislação social e sindical ampla e universalista revela-se de uma rigidez incompatível.

Assiste-se hoje portanto a um processo que articula globalização e flexibilização, onde esta surge como elemento da estratégia competitiva dos diferentes países em sua busca por construir vantagens comparativas que atraiam o investimento das grandes empresas. A rigor, no atual estágio de competição globalizada também entre os países, o que se busca é, por um lado, aumentar a produtividade do trabalho e, por outro, eliminar a relação salarial fordista onde ela existe ou existiu, ou rebaixar ainda mais os custos do trabalho, incluindo os salários, onde eles já são baixos. E é justamente aí que entra a flexibilização.

No Brasil, a flexibilização tem se caracterizado pela busca da quebra da legislação sindical e trabalhista construída ao longo dos últimos 70, viabilizando assim o rebaixamento do chamado “Custo Brasil”. Um dos recentes mecanismos implementados com esse objetivo, o contrato temporário de trabalho, reflete claramente tal busca. Voltado para os trabalhadores localizados fora do universo da estabilidade, tal contrato visa rebaixar os custos de desmobilização de uma mão-de-obra percebida como em trânsito permanente, segundo o conceito da empregabilidade. Claro está, este segmento da mão-de-obra tem maiores dificuldades de sindicalização e, portanto, seu poder de barganha é fragilizado.

É neste cenário de profundas mudanças, nos níveis nacional e internacional, que se situa o atual momento de expansão da indústria automobilística no Brasil.

---

<sup>18</sup> A crise da regulação fordista keynesiana e a globalização, ao menos nos países de capitalismo avançado, redefiniram o papel do Estado de forma diferenciada do ocorrido em países como o Brasil. Na Europa e nos Estados Unidos os Estados nacionais continuam a defender os interesses de suas empresas, tanto em órgãos reguladores do comércio internacional como diante de outros Estados nacionais. Cf. CARDOSO, Adalberto Moreira. *Trabalhar, verbo transitivo. Destinos profissionais dos deserdados da indústria automobilística*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000, p. 17.

## Capítulo 2: A indústria automobilística no Brasil

### 2.1- A implantação da indústria automobilística no Brasil

Enquanto nos Estados Unidos o fordismo keynesiano consolidava-se e no Japão o toyotismo começava a dar seus primeiros passos, o Brasil implementava um processo de substituição de importações na indústria automobilística que seria bastante bem-sucedido.

Na década de 1950, o país vivia em quase permanente crise cambial e a importação de veículos e produtos automotivos onerava bastante sua balança comercial. Em 1952, o setor foi responsável por 14,06% de todas as importações brasileiras.<sup>19</sup> No entanto, essas importações dirigiam-se a um mercado consumidor extremamente reduzido. Neste ano, foram importados apenas 80 mil veículos, dos quais 30 mil automóveis para passageiros e 50 mil comerciais. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), criado por JK para elaborar os planos automobilísticos para o país e que ofereciam vantagens cambiais e fiscais para a nacionalização do processo produtivo, não previa, nos primeiros anos, uma expansão significativa da oferta. Apenas em 1959 a marca de carros importados em 1952 deveria ser superada pela produção nacional e, em 1960, a produção de veículos (incluindo caminhões) deveria ter a proporção de 1 para cada 187 brasileiros. No entanto, a produção efetiva alcançaria apenas 1 veículo a cada 220.<sup>20</sup> Se forem computados somente os automóveis para passageiros, a produção brasileira de automóveis, no período 1957-1960, época da consolidação da indústria de automotiva, destinou-se a 0,0733% da população de 1960. Isto, em um quadro em que as fábricas de automóveis trabalhavam com grande capacidade ociosa, chegando, em 1960, a 33% de toda a indústria.<sup>21</sup> Ainda assim, aos olhos dos planejadores econômicos, os constrangimentos cambiais justificavam o esforço de nacionalização da tal indústria.

Mas não só eles. A indústria automobilística era vista também como indutora de desenvolvimento, por seus efeitos-cascata sobre outros setores industriais e de serviços, assim como instrumento de integração dos mercados regionais. Neste sentido, sua implantação era percebida como uma forma de estimular o processo de acumulação privada, da mesma forma como as sucessivas *febres ferroviárias* que assolaram a Grã-Bretanha a partir da década de 1840 visavam, sobretudo, organizar novas formas de investimento do capital. Do ponto de vista da circulação de riquezas, o mercado nacional britânico já estava em grande medida integrado por um sistema de canais e rios, com baixos custos de frete, em um país em que nenhum ponto dista mais do que 110 km do mar. Ainda assim, entre 1830 e 1850, foram construídos mais de 9.650 km de estradas de ferro na Inglaterra, algumas sem qualquer importância do ponto de vista da circulação de

---

<sup>19</sup> Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil. Um plano em marcha*, n. 9. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957, p. 13 e 66.

<sup>20</sup> Cf. BRASIL. CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1960, p. 10 e BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório do ano de 1957. Um plano em marcha*, n. 23. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958, p. 50.

<sup>21</sup> Cf. SHAPIRO, Helen. *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994, p. 171.

mercadorias. A explicação para tal fenômeno encontra-se no fato de que, a partir de 1840, a Inglaterra entra no que poderia ser chamada de segunda fase da Revolução Industrial, quando a indústria têxtil cedeu lugar à indústria pesada como eixo do processo de acumulação. Assim, nesta década, foram investidos cerca de 200 milhões de libras esterlinas na construção de estradas de ferro, empregando diretamente cerca de 200 mil homens, com efeitos-cascata sobre toda a economia, particularmente sobre a produção de aço e bens de produção.<sup>22</sup>

No século XIX, as ferrovias eram o que de mais moderno havia em termos tecnológicos e estavam no coração do processo de acumulação capitalista. No entanto, no século XX, de ambos os pontos de vista, elas já estavam ultrapassadas e quando, no segundo governo Vargas, esboça-se a primeira política de fomento à indústria automotiva, o que se buscava era, essencialmente, repetir a Inglaterra do XIX: não apenas integrar mercados, mas implementar um programa nacional de investimento do capital. Portanto, para além da resolução de um ponto de estrangulamento (transportes), a opção rodoviária significava, acima de tudo, um ponto de germinação, nos termos do Plano de Metas de JK. Por outro lado, a opção rodoviária transferia, aos capitais privados, um papel de protagonismo que a opção ferroviária não possibilitava à época. Na opção rodoviária, são capitais individuais que adquirem o material rodante, automóveis e caminhões, ao invés de uma única grande empresa ou o Estado, que acaba por se responsabilizar apenas pelas obras de infra-estrutura. Os técnicos do GEIA tinham consciência do alto custo do transporte rodoviário em comparação com o ferroviário e o fluvial/marítimo no longo prazo, mas em termos de custo de instalação, a opção rodoviária lhes parecia a mais adequada.<sup>23</sup> Claro está, uma vez consolidada a indústria automobilística, a opção ferroviária não mais passou de retórica, mesmo porque encerrava ainda um forte elemento ideológico. Para Lúcio Meira, por muitos considerado o pai da indústria automotiva brasileira, o transporte rodoviário seria o mais saudável do ponto de vista de uma economia de mercado, por exigir menor intervenção do Estado em sua implantação: “Na União Soviética, não nos Estados Unidos, é que vamos encontrar a primazia indiscutível do transporte ferroviário e aquaviário...”,<sup>24</sup> omitindo claramente o fato de que, nos Estados Unidos, foram capitais privados que formaram a extensa malha ferroviária do país no século XIX e que, no XX, a primazia ferroviária é essencialmente européia, não apenas soviética.

Consolidada a opção rodoviária e criado o GEIA, com suas políticas de incentivos e, por contrapartida, de constrangimentos, as montadoras transnacionais viram-se diante de um impasse: ou investiam na fabricação e montagem de veículos no Brasil ou ver-se-iam potencialmente alijadas do mercado brasileiro no médio e longo prazos.

No início dos anos 1950, a fabricação de automóveis no Brasil não parecia estratégica para as grandes montadoras. No entanto, a criação do GEIA coincidiu com mudanças importantes no padrão competitivo da indústria automobilística mundial. O virtual duopólio do imediato pós-Segunda Guerra, quando o mercado mundial era largamente dominado pela GM e pela Ford, secundadas de longe pela Chrysler, foi

<sup>22</sup> Cf. HOBBSAWM, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986, p. 103 e seguintes

<sup>23</sup> Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos...*, p. 11.

<sup>24</sup> Cf. MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, como patrono da turma de engenheiros especializados em automóvel, de 1958, da Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil*. Rio de Janeiro: 1959, p. 8.

substituído, ao longo da década, por uma gama mais diversificada de empresas, principalmente européias, que buscavam novas áreas de atuação. A reconversão industrial do pós-guerra, em grande parte financiada pelos Estados Unidos através do Plano Marshall, consolidou os métodos fordistas na Europa. Paralelamente, ocorreu um processo de fusão de empresas que transformou o até então difuso parque industrial automotivo do continente em um parque oligopolizado, ao estilo americano, concentrado em um número relativamente pequeno de grandes empresas. Finalmente, enquanto que, nos Estados Unidos, atenção especial era dada ao *design* de grandes carros, a Europa liderou a renovação tecnológica do setor e investiu pesadamente em carros populares, de baixo custo unitário. Como resultado, a produção alemã de automóveis, em sua maioria pequenos, saltou de 306.064 unidades em 1950 para 2.055 milhões em 1960.<sup>25</sup>

Estas transformações configuraram um novo patamar de concorrência no setor. Mesmo o mercado americano foi por elas atingido e, em 1958, 8,1% do consumo de automóveis nos Estados Unidos já era suprido por importações da Europa. Neste cenário, algumas empresas européias, como a Simca francesa e a Mercedes-Benz e Volkswagen alemãs, perceberam, na América Latina, uma oportunidade de ocupação de novos mercados. O Brasil, por seu lado, buscou aproveitar este novo patamar competitivo através dos planos automotivos do GEIA. Assim, das 11 empresas automobilísticas que operavam no Brasil em 1958, a predominância era de empresas européias. Das montadoras que tinham participação acionária americana, somente a Willys Overland do Brasil, empresa de segunda linha e com predominância de capital nacional, produziu automóveis na primeira fase de implantação da indústria automobilística nacional. A Ford e GM recusaram-se a fazê-lo até meados da década de 1960, e só o fizeram sob condições mais favoráveis do que as determinadas pelo GEIA, após o movimento político-militar de 1964. Por outro lado, é interessante notar também que nenhuma das empresas que efetivamente consolidaram a indústria automobilística no Brasil, com a exceção da Volkswagen, iria sobreviver ao processo de concentração de capital ocorrido em vários dos setores da economia na década de 1960. Assim, em 1967, a Volkswagen assumiu o controle da Vemag, a Chrysler chegou ao Brasil incorporando a International Harvester e a Simca, e a Ford incorporou a Willys Overland.<sup>26</sup>

No entanto, no processo de instalação de um parque industrial fordista no Brasil possibilitada pela indústria automotiva, a relação salarial fordista nunca foi construída. No momento mesmo da instalação de tal indústria, gestões importantes foram feitas para que o novo parque industrial não onerasse o conjunto das remunerações da mão-de-obra brasileira. O GEIA chegou a cogitar a criação de cursos de formação de mão-de-obra no Nordeste do país, ao lado do Senai, DNOCS e do Ministério da Educação, assim como de sindicatos patronais, para transferir trabalhadores rurais “ociosos” desta região para o Sudeste. Tais iniciativas acabaram não sendo postas em prática, e a migração interna por constrangimentos econômicos acabou por fazer a sua parte. Os trabalhadores do Nordeste acabaram por adaptar-se bem ao sistema produtivo fordista, chegando a 80% seu nível de aproveitamento. Na década de 1950, São Paulo, cidade até então italiana, transformou-se

---

<sup>25</sup> cf. FLINK, James. *The automobile age*. Cambridge: MIT Press, 1993, p. 297.

<sup>26</sup> LATINI, Sidney. *Súmula automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Tama, 1984, p. 63.

na maior cidade nordestina do Brasil<sup>27</sup> e o principal líder metalúrgico do ABC, já nos anos 1970, não seria um Meneguelli, mas um da Silva de Garanhuns, Pernambuco.

Conseqüentemente, a implantação da linha de montagem fordista no Brasil exponenciou a produtividade do trabalho mas, ao não generalizar a relação salarial fordista, contribuiu para o processo de concentração da renda no país. Entre 1949 e 1988, um momento pouco anterior a que as novas formas de organização do trabalho adentrassem a indústria automobilística brasileira, a distribuição funcional da renda urbana só fez concentrar-se, tendo sofrido sido sua primeira importante inflexão neste sentido justamente a partir de 1959, como atesta o Gráfico III:

Isto demonstra que, ao contrário dos países de fordismo keynesiano, a ação do

**Gráfico III**  
**Brasil. Distribuição funcional da renda, em % 1949-1988.**

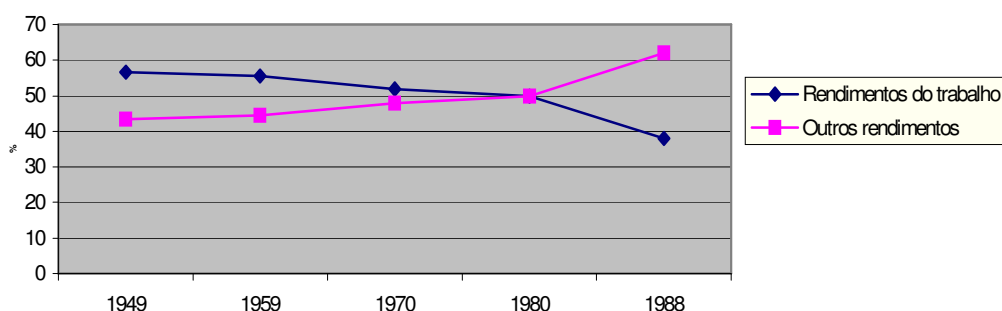


Gráfico montado a partir de dados do IBGE e do Ministério do Trabalho, publicados no Anuário dos Trabalhadores. São Paulo: Dieese, 1996, p. 32.

Estado brasileiro esteve mais articulada à gestão político-administrativa e de arbitragem nas disputas entre capitais privados, nacionais e estrangeiros, à intervenção direta no processo de acumulação e ao controle dos custos da mão-de-obra, do que à regulação propriamente keynesiana das condições de reprodução do capital, particularmente no que se refere à ampliação do mercado consumidor interno. Tal ampliação só seria possível graças a uma profunda reconstrução da concertação social que presidiu a própria instalação da indústria automobilística no Brasil, o que não estava entre os objetivos políticos, estratégicos ou ideológicos do governo JK, tampouco das forças políticas que lhe davam suporte. No que se refere aos automóveis, tal fato torna-se evidente quando a relação habitante/automóveis do país é comparada com as de alguns países produtores, como atesta o Gráfico IV:

<sup>27</sup> Cf. RIGAMONTE, Rosane Cristina. "Severinos, Januários e Raimundos: notas de pesquisa sobre os migrantes nordestinos de São Paulo". In MAGNANI, J.G. e TORRES, L.L (orgs.). *Na metrópole. Textos de antropologia urbana*. São Paulo: Edusp/Fapesp, 1996, p. 233.

#### Gráfico IV Habitantes por autoveículo em alguns países em 1997

20

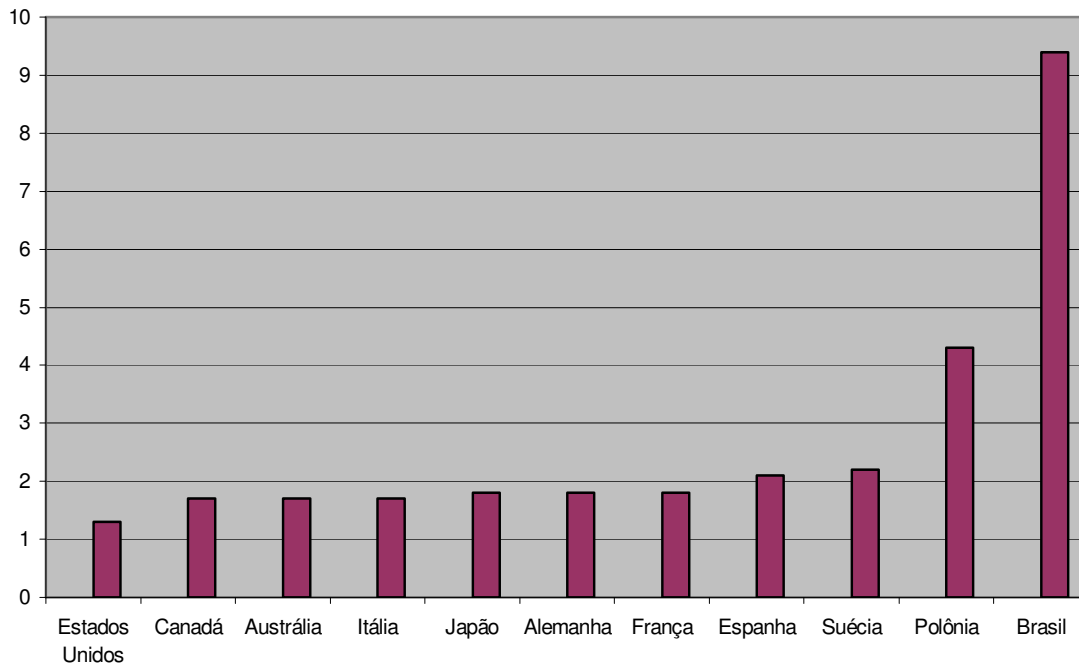


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no Anuário Estatístico da Anfavea, 1999, p. 26

Com isto não se quer dizer que não tenha havido um processo de incorporação de parcelas importantes da sociedade brasileira ao circuito de produção-consumo, oriunda mesma do processo de urbanização e industrialização. A própria formação de um mercado de classe média para a indústria automobilística atesta tal fato, assim como a formação de um operariado qualificado e relativamente mais bem remunerado, do qual o ABCD paulista certamente é o melhor exemplo. No entanto, ao contrário do fordismo keynesiano, assim como o Estado brasileiro não teve uma atuação propriamente keynesiana neste processo, os sindicatos tiveram um peso relativo menor no pacto social a partir de então gestado.

Este ponto é fundamental. As políticas salariais e de recursos humanos das montadoras instaladas nas décadas de 1950 e 1960 foram fruto menos da luta sindical do que da busca da criação de uma “comunidade de interesses” entre empresa e trabalhadores, por sua vez resultado menos da estrutura sindical brasileira dita corporativa do que da experiência prévia das matrizes norte-americanas e européias. Por outro lado, trabalhar na indústria automotiva significava, para os trabalhadores nordestinos, um momento de melhoria em suas condições de trabalho e vida.<sup>28</sup> Portanto, os trabalhadores da indústria automobilística passaram a ser mais bem remunerados do que seus companheiros de outras indústrias, mas não receberam salários efetivamente fordistas. Com o movimento político-militar de 1964 e a repressão aos sindicatos, o alijamento do poder sindical aprofundou-se e só viria a se reconstituir em 1978, com as grandes greves do ABC. Mas então o poder sindical logo seria desafiado não mais pela repressão política, mas pela crise dos anos 1980 e, nos anos 1990, pelas novas formas de organização da produção.

<sup>28</sup> Cf. NEGRO, Antônio Luigi. *Ford Willys anos 60. Sistema auto de dominação e metalúrgicos do ABC*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da Unicamp. Campinas: mimeo, 1994, p. 126.

Ainda assim, em que pese a menor importância relativa dos sindicatos no cenário brasileiro vis-à-vis os americanos e europeus no pós-Segunda Guerra, seria incorreto afirmar que a estrutura sindical brasileira teve um papel irrelevante na configuração do modo de regulação capitalista consolidado no Brasil. É bom lembrar, a estrutura sindical do país, tida como corporativa e inerentemente autoritária, resultou, ela própria, de um pacto social construído a partir dos anos 1930 e que, de certa forma, incorporava o trabalho organizado, ainda que subalternamente, ao mundo da concertação política.<sup>29</sup> Neste sentido, ela representou ganhos simbólicos importantes para a classe trabalhadora brasileira e, a partir de dado momento, um instrumento de luta por ganhos materiais. Conseqüentemente, se os sindicatos brasileiros foram incapazes de extrair do patronato, a partir dos anos 1960, a relação salarial fordista, a Consolidação das Leis do Trabalho e a estrutura sindical representam um elemento de rigidez nas relações de trabalho com a qual a acumulação flexível, que rapidamente vem penetrando o parque automotivo brasileiro, não se coaduna.

O que hoje se busca fazer no Brasil, no ataque frontal à CLT, à Justiça do Trabalho e a outros elementos deste pacto, é justamente minar o poder do trabalho organizado como ator social pactuante, e restringi-lo a negociações no nível das empresas. Em outras palavras, a crítica à legislação social e trabalhista não tem sido feita, de modo geral, no sentido de se democratizar as estruturas do Estado, de ampliar a esfera pública na busca de um novo e mais amplo e incluyente pacto social que articule atores coletivos, mas destruir a própria idéia de que a esfera pública possui um papel legítimo a desempenhar na condução da vida econômica nacional. Enfim, busca-se remercantilizar a sociedade, com a progressiva destruição dos mecanismos de intermediação de interesses entre as classes sociais e o Estado.

É neste ponto que a acumulação flexível casa-se com uma visão de mundo liberal, coroada pela redução da idéia de liberdade à sua dimensão negativa (liberdade contra a interferência do estado) e, mais especificamente, mercantil. Neste sentido, a interferência do estado na economia, qualquer que seja ela, é percebida como inerentemente autoritária, e os pactos sociais que, de alguma forma, interfiram com o que se supõe sejam as leis de mercado, são vistos como potencialmente perversos, ou seja, acabam sempre tendo conseqüências inversas às desejadas. Assim, por exemplo, leis sociais que visam a proteção do trabalho, por interferir nas leis soberanas de oferta e procura, acabariam sempre tendo como resultado a piora na qualidade de vida do trabalhador.<sup>30</sup> É interessante notar que este discurso nada tem de original, como nada de original tem a visão mercantil das relações entre empregados e empregadores. Como ilustração, vale a pena reproduzir um telegrama enviado ao Gabinete Civil da Presidência da República pela Associação Comercial de João Pessoa, quando das discussões acerca da criação da Justiça do Trabalho, ainda na década de 1930:

Classes conservadoras não comportam ônus previstos [pela criação da Justiça do Trabalho] causando fatalmente dispensa empregados. Conflito interesses empregados e empregadores ferida lei oferta procura que alcança trabalho. Medida ainda inoportuna situação anormal atravessam classes atingidas quando outros decretos reconhecem essas

<sup>29</sup> A respeito da noção de pacto trabalhista, Cf. GOMES, Ângela Maria de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

<sup>30</sup> Cf. HIRSCHMAN, Albert. *A retórica da intransigência. Perversidade, futilidade, ameaça*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

dificuldades que mais se agravarão. Custo vida aumentará paralelamente aumento salário atingido produtos não mais poderão competir mercados estrangeiros. Onerará governo diante criação novo órgão justiça elementos não especializados causando vexames possibilidade mal interpretação lei...<sup>31</sup>.

A crítica dos empresários paraibanos à Justiça do Trabalho facilmente poderia ter sido feita nos dias de hoje. A defesa das leis do mercado, a elevação dos custos trabalhistas, a preocupação com o “custo Brasil”, tudo leva a uma explicitação da tese da perversidade em relação à intervenção do Estado na economia e nas relações de trabalho.

Como visto, em sua origem japonesa, o toyotismo se caracterizou como um arranjo político-institucional que contemplava um número relativamente reduzido de operários altamente qualificados, servidos por redes mais amplas de trabalhadores com menor qualificação, sem estabilidade no emprego e com salários mais baixos. Em sua versão globalizada, a acumulação flexível tem como um de seus pressupostos, justamente, a reprodução deste esquema nos diferentes países. É por isto que, em boa medida, a estratégia dos investimentos das montadoras já instaladas no país ou que ora se instalam visa a construir mecanismos que minimizem a formação ou interferência sindical na vida fabril.

## **2.2- A indústria automotiva no Brasil hoje**

Se o atual momento de expansão da indústria automotiva no Brasil segue, de modo geral, as grandes linhas acima traçadas, ele incorre também em sérios limites, não equacionados pela política brasileira de transportes nem tampouco, e principalmente, pelo pacto social que ora se gesta no país.

### **2.2.1- A nova configuração da indústria automotiva: os pólos e a integração regional via Mercosul**

Um dos princípios que tem norteado a estratégia de expansão das montadoras, e que visa minimizar a interferência sindical, é a descentralização geográfica das novas plantas, uma estratégia utilizada desde os anos 1930 nos Estados Unidos. Na ocasião, quando o UAW-CIO começou a sindicalizar em massa os trabalhadores do Meio-Oeste (Michigan, Ohio, Indiana), as montadoras passaram a instalar plantas no Sul do país. No Brasil não tem sido diferente. São Paulo tem perdido a posição de hegemonia absoluta de que até recentemente gozava como praticamente o único centro automotivo do país, dado que para fugir aos ambientes altamente sindicalizados do ABC, as montadoras têm buscado instalar suas novas fábricas em outros estados. Em 1996, havia 22 novas plantas recém-inauguradas, em construção ou anunciadas, e destas apenas 6 localizavam-se em São Paulo. As outras distribuíam-se pelo Paraná, com 7 plantas, Minas Gerais, com 4, Bahia, com 1, Rio de Janeiro, com 2 e Rio Grande do Sul, com 2. Em decorrência, em 1996 São Paulo concentrava 68% das plantas automotivas brasileiras, e ao fim de 2000

---

<sup>31</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE JOÃO PESSOA. *Correspondência enviada ao Gabinete Civil da Presidência da República*. João Pessoa: 04 de maio de 1938. Arquivo Nacional, Fundo: Gabinete Civil da Presidência da República, Código 35, Instrumento de Busca SDE 025, Lata 9.

concentrará apenas 50%,<sup>32</sup> ainda que permaneça como responsável por 75% da produção nacional de veículos e por mais de 80% das unidades fabricantes de autopeças.<sup>33</sup> De modo sucinto, os novos pólos automotivos que se configuram são os seguintes:

## Quadro II Brasil. Novos pólos automotivos.

Estado	Quadro Geral	Novos investimentos
São Paulo	O ABCD vive uma situação de desemprego estrutural no setor automobilístico, por contar com uma oferta de mão-de-obra especializada não mais necessária em função dos novos processos gerenciais e novas tecnologias. Por outro lado, a região possui uma alta densidade sindical, que leva as empresas a evitar a instalação de novas plantas e a modernizar as existentes. Já nos anos 80 teve início um processo de investimentos em outras áreas do estado, particularmente o Vale do Paraíba, nas cidades de Taubaté e São José dos Campos. O estado de São Paulo concentra ainda 80% das plantas de autopeças do país, mas não mais no ABCD. Estas plantas têm se transferido para o interior do estado ou para Minas Gerais.	<b>Toyota:</b> nova fábrica em Indaiatuba, com capacidade para 30 mil veículos por ano, com investimentos na ordem de US\$ 150 milhões, com baixo índice de nacionalização. Contudo, como a planta é bastante horizontalizada, o aumento da produção pode levar à instalação de fornecedores no entorno; <b>Honda:</b> nova fábrica em Sumaré, região de Campinas, com investimento de US\$ 150 milhões, com baixo índice de nacionalização.
Minas Gerais	Em 1976, a Fiat instalou sua primeira fábrica em Minas Gerais. Hoje, Minas responde por quase 30% dos automóveis produzidos no Brasil e tem sido palco de crescentes investimentos na área de autopeças, particularmente de fábricas até então instaladas em São Paulo. Atualmente, o estado conta com mais de 150 empresas de autopeças e 30	<b>Fiat:</b> os novos investimentos articulados à Fiat dizem respeito, principalmente, ao seu papel de indutora, por buscar criar um cinturão de empresas de autopeças nas cidades de Belo Horizonte, Betim, Contagem, Sete Lagoas, e outras da região da Grande BH e, também, no Sul de Minas, como em Pouso Alegre, Itajubá, Varginha etc. O Sul de Minas ainda se beneficia da proximidade com o Vale do Paraíba, onde também se expandem novas plantas, como no caso das do Rio de Janeiro. Na década de 1980, apenas 26% das compras da montadora eram realizadas no estado. Em 1999, este patamar deve atingir 75%; <b>Iveco:</b> subsidiária da Fiat, instalou-se em Sete Lagoas

<sup>32</sup> Cf. ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Anfavea, 1999*. São Paulo: Anfavea, 1999, p. 34 e 36.

<sup>33</sup> BNDES. Área de Operações Industriais 2. Gerência do Complexo Automotivo. *Distribuição regional. Indústria automobilística e de autopeças*. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999, p. 2.

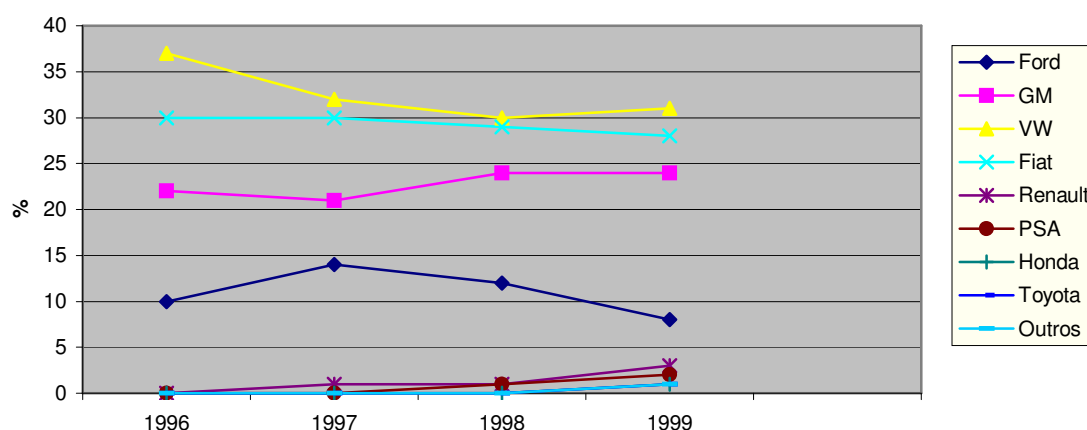
	mil trabalhadores no setor.	para produzir caminhões. Sua planta tem capacidade para 30 mil unidades/ano, com investimentos de US\$ 220 milhões, incluindo uma fábrica de motores com capacidade para 35 mil unidades/ano. O índice de nacionalização deve atingir entre 70% e 80% no ano 2001. A planta será bastante enxuta, concentrando suas atividades nas áreas de carroceria, pintura e montagem; <b>Mercedes Benz:</b> Investimentos de US\$ 820 milhões na planta de Juiz de Fora, com previsão de produção de 70 mil unidades no ano 2000, sendo que 15% deve dirigir-se ao Mercosul. Quando a planta estiver plenamente instalada, o índice de nacionalização deve atingir 70%. A planta é bastante horizontalizada e, do total de 140 fornecedores, 40% estão no exterior, particularmente a Alemanha. Dentro do parque da Mercedes localizam-se 10 fornecedores, nas áreas de montagem de conjuntos roda/pneus, bancos, suportes de painel, interior da cabine, peças plásticas, vidros, chicotes elétricos, escapamento, suporte integral do motor e tubos de combustível.
Rio de Janeiro	Em sendo o segundo estado industrial do Brasil, o Rio tem participação modesta no novo ciclo de expansão da indústria automotiva. Apenas duas montadoras estão instaladas no estado, a VW e a Peugeot-Citröen, atraindo poucas empresas de autopeças. A fábrica da VW, segundo o conceito de consórcio modular, atraiu alguns fabricantes para dentro de sua própria planta e a Peugeot-Citröen deverá atrair alguns fornecedores mundiais, como a Ecia e a Bertrand Faure.	<b>Volkswagen:</b> o fim da Autolatina deixou a VW sem uma linha de montagem de caminhões. A fábrica de Resende veio suprir esta deficiência, utilizando um novo método de gestão, conhecido como consórcio modular. A empresa fez investimentos da ordem de US\$ 250 milhões e espera produzir 24 mil unidades/ano; <b>Peugeot-Citröen:</b> somente com o Mercosul a empresa decidiu-se a fabricar carros no Brasil. Até então sua atuação era restrita à Argentina. A empresa irá produzir, no município de Porto Real, veículos compactos e médios. Com investimentos de US\$ 600 milhões, planeja-se produzir 70 mil unidades/ano, das quais cerca de 20% serão exportadas para a Argentina. Em 2003 o índice de nacionalização deverá ser de 75%. De acordo com o princípio de terceirização das atividades, a planta da empresa concentrará suas atividades nas áreas de fechamento da carroceria, pintura e montagem final. Também a indicar uma busca por maior eficiência e especialização, os motores dos veículos serão fabricados pela Renault em São José dos Pinhais, Paraná.
Rio G. do Sul	Possui um importante parque metal-mecânico, plantas de veículos comerciais e máquinas agrícolas e uma indústria de autopeças com 200 empresas, a maioria de pequeno e médio porte. Ainda assim, em um primeiro momento, as novas fábricas, particularmente a GM, deverão manter seus fornecedores em São Paulo.	<b>General Motors:</b> investimento de US\$ 600 milhões para produzir 150 mil unidades/ano. A fábrica organiza-se segundo o conceito de condomínio industrial, ou seja, os principais fornecedores localizam-se no próprio terreno da planta, embora fisicamente separados. Com uma produção horizontalizada, a fábrica concentra as atividades de estamparia, pintura e montagem. Mesmo a administração do condomínio é terceirizada; <b>Navistar International:</b> Investimento de US\$ 68 milhões para produzir 1,2 mil caminhões/ano. A planta apenas monta o veículo, com um baixo índice de nacionalização.

Paraná	O estado é um dos que mais tem atraído investimentos neste novo ciclo da indústria automotiva no Brasil, tanto no que se refere a novas montadoras como a fábricas de autopeças, predominando os novos métodos gerenciais e tecnologias.	<p><b>Volvo:</b> Investimento de US\$ 350 milhões na produção de caminhões pesados. Além disso, a empresa vem investindo também no desenvolvimento de um parque de fornecedores.</p> <p><b>Renault:</b> Investimento de US\$ 1 bilhão, dentro de uma estratégia voltada para o Mercosul. No Uruguai, montará apenas o Twingo; no Chile, caixas de câmbio; na Argentina, fabricação do Clio I, R 19, Mégane, Trafic e Kangoo; no Brasil, fabricação dos modelos Mégane, Scénic e Clio II, além de motores. A capacidade inicial será de 120 mil unidades/ano, com alto grau de flexibilidade. As operações limitam-se a funilaria, pintura e montagem, ao passo que a estamparia, a manutenção e montagem de subconjuntos são terceirizadas por fornecedores localizados nas imediações. O índice de nacionalização deverá estar acima de 60% após a inauguração da fábrica de motores. Dentre os 50 principais fornecedores, 20 são novos no Brasil;</p> <p><b>Chrysler:</b> Investimentos de US\$ 315 milhões para a produção de 12 mil unidades/ano de <i>pick-ups</i>. A planta, inaugurada em 1998, utiliza o conceito de células de produção coordenadas, eliminando assim níveis hierárquicos e dando maior responsabilidade ao funcionário dentro do processo produtivo. A produção é bastante terceirizada, e a empresa realiza apenas as operações de pintura e montagem, com um volume significativo de importação de componentes. Junto com a BMW, a empresa está investindo em uma fábrica de motores a serem utilizados pelos automóveis Chrysler nos Estados Unidos e Rover na Inglaterra.</p> <p><b>Audi/VW:</b> Investimento de US\$ 750 milhões para produzir 160 mil unidades/ano dos modelos Audi A3 e Golf. O projeto prevê a instalação de um parque de fornecedores junto à fábrica, que concentrará as atividades de estamparia, fechamento da cabine, pintura e montagem final. A concepção será a de um condomínio industrial. O índice de nacionalização deve atingir entre 70% e 75%.</p>
Bahia	Não possui qualquer tradição fabril na área de montagem ou autopeças.	<b>Ford:</b> Investimento de US\$ 1,3 bilhão para produzir 250 mil unidades/ano.

Quadro elaborado a partir de: SANTOS, Angela Maria e Pinhão, Caio Márcio. *Pólos automotivos brasileiros*. BNDES Setorial. Rio de Janeiro, n. 10, setembro de 1999 e BNDES. Área de Operações Industriais 2. Gerência Setorial do Complexo Automotivo, n. 26. *Distribuição Regional. Indústria automobilística e de autopeças*. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.

Estes investimentos têm alterado significativamente a participação das empresas no mercado brasileiro. Até o início deste novo ciclo de expansão, a Ford, a GM, a VW e a Fiat dominavam 100% do mercado brasileiro. Entre 1996 e 1999 a evolução foi a seguinte:

**Gráfico V**  
**Brasil. Participação das montadoras no mercado de**  
**veículos, em % - 1996-1999**



Este movimento de descentralização territorial e a instalação de novas indústrias têm sido enormemente beneficiadas pela verdadeira guerra fiscal entre as unidades da federação para atrair novos investimentos, explicitando a ausência de uma política industrial para o país. A lógica que leva a este movimento é a mesma que tem levado à globalização produtiva da indústria automotiva, ou seja, assim como os diferentes países buscam atrair os investimentos das montadoras oferecendo diferentes vantagens comparativas, os diferentes estados brasileiros, e mesmo municípios, têm buscado oferecer vantagens comparativas uns em relação aos outros, de forma a atrair as montadoras. O caso mais explícito desta guerra fiscal, mas de forma alguma o único, foi o travado entre o Rio Grande do Sul e a Bahia em torno da nova planta da Ford Motor Company. O caso é conhecido e, de forma breve, pode ser descrito como um verdadeiro caso de leilão de recursos públicos à Ford. No episódio, o atual governo gaúcho (sucessor do governo que fez o acordo original com a Ford) denunciou fortemente a guerra fiscal, mas acabou por ver-se isolado politicamente. A Ford acabaria instalando sua planta na Bahia, em função de uma manobra política que envolveu inclusive o governo federal, cuja ambigüidade no que se refere ao tema é inquestionável. Ao mesmo tempo em que o presidente Fernando Henrique Cardoso condenava a guerra fiscal, ao afirmar que ela “... só tem causado uma competição em benefício de empresários, não em benefício do Fisco, do Tesouro ou da população”, fazia (ou aceitava) gestões no sentido de transferir a fábrica da Ford do Rio Grande do Sul para a Bahia, ao custo de US\$ 180 milhões anuais de incentivos federais.<sup>34</sup>

O Quadro III apresenta alguns dos mecanismos de guerra fiscal que estimularam a descentralização da indústria automotiva brasileira nos últimos anos:

<sup>34</sup> Cf. ARBIX, Glauco. “Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro”. In *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000, p. 32.

### Quadro III

#### Brasil. Alguns mecanismos de guerra fiscal.

Empresa	Local	Compromissos do Estado	Compromissos do município	Compromissos da Empresa	Compromissos do Estado e do município
VW	Resende-RJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- construção de um centro de treinamento em Angra dos Reis;</li> <li>- extensão de um gasoduto até a planta;</li> <li>- reforma do aeroporto de Resende;</li> <li>- melhoria dos acesso à fábrica;</li> <li>- concessão de terminal no porto de Sepetiba e áreas exclusivas no porto do Rio de Janeiro;</li> <li>- diferimento por 5 anos do ICMS, com redução de 40% na correção monetária, sem juros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- isenção do IPTU, ISS e taxas por 10 anos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investimento de US\$ 250 milhões;</li> <li>- 50 mil caminhões e ônibus por ano;</li> <li>- 1.500 empregos diretos.</li> </ul>	
Toyota	Indaiatuba-SP		<ul style="list-style-type: none"> <li>- doação de terreno para a instalação de equipamentos de recepção de energia;</li> <li>- isenção de IPTU e demais impostos e taxas municipais por 10 anos;</li> <li>- a montadora pede a doação de mais um terreno de 250 mil metros quadrados).</li> </ul>		
Renault	São José dos Pinhais- PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- participação de 40% do capital total da Renault do Brasil (o estado tornou-se sócio da empresa);</li> <li>- crédito (com valor não definido), vinculado ao faturamento da empresa com parcelas em 10 anos;</li> <li>- crédito (com valor não definido) vinculado ao investimento, com parcelas de 10 anos;</li> <li>- teto dos empréstimos: US\$ 1,5 bilhão;</li> <li>- desoneração do diferencial de alíquotas do ICMS na aquisição de bens de capital e ferramentas em outros estados;</li> <li>- diferimento de 100% do ICMS por 48 meses, sem juros e correção pela Ufir, com validade também para fornecedores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- isenção de IPTU por dez anos;</li> <li>- isenção do ISS por dez anos;</li> <li>- isenção de taxas por 10 anos;</li> <li>- isenções para demais participantes do projeto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- instalar a fábrica e cobrir 60% do capital;</li> <li>- gerar 1.500 empregos, após dois anos de faturamento;</li> <li>- pagamento de US\$ 50 milhões pela desativação da fábrica antes de vinte anos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- doação de terreno de 2,5 milhões de metros quadrados;</li> <li>- realização de obras de urbanismo e infraestrutura;</li> <li>- redução de 25% da tarifa de energia elétrica;</li> <li>- construção de ramal ferroviário;</li> <li>- área exclusiva no porto de Paranaguá.</li> </ul>

Quadro elaborado a partir de ARBIX, Glauco. “Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro”. In Dados. Revista de Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000, p. 5-49.

Os estados e municípios justificam suas participações na guerra fiscal por nela perceberem um instrumento legítimo de atração de investimentos, com vistas a melhorar suas arrecadações, elevar o nível de vida de suas populações e contribuir para uma melhor distribuição do desenvolvimento econômico, visto como extremamente concentrado no estado de São Paulo. No entanto, a reorganização espacial da indústria automotiva dificilmente será um instrumento de superação das desigualdades regionais do Brasil. A guerra fiscal, que questiona os princípios federativos sobre os quais repousa a República brasileira, traz em si custos altos, ainda não completamente mensurados, e que pode eliminar as possíveis vantagens da atração de investimentos automotivos para novas regiões. Mais do que isto, o nivelamento entre as regiões, se ocorrer, pode se dar por baixo, pois os empregos gerados em uma região podem estar subtraindo empregos de outra. Ao voltarem-se para o mercado externo, através do Mercosul, as plantas automotivas do Rio Grande do Sul, por exemplo, utilizam-se de peças importadas de países deste bloco econômico, particularmente da Argentina, até então produzidas no estado de São Paulo. Em Rezende, cidade em que foi instalada a revolucionária fábrica de caminhões da Volkswagen,<sup>35</sup> os benefícios inicialmente esperados dificilmente se concretizarão. Os empregos gerados serão relativamente poucos, pois a organização da produção e a tecnologia nela empregada são altamente poupadoras de mão-de-obra, e a remuneração dos empregados é, em média, 60% inferior à dos sindicalizados metalúrgicos do ABCD. Os fornecedores do consórcio modular que operam no interior da fábrica não recolherão impostos municipais, pois estão classificados pela VW na rubrica “custos operacionais”, e a maior parte das peças a serem utilizadas na montagem dos veículos virá de fornecedores localizados fora do Estado do Rio. Por fim, a cidade já conta com novos gastos oriundos de problemas até então inexistentes, como a invasão de terrenos por pessoas que para lá se dirigiram em busca de empregos.

Seja como for, as plantas dos novos pólos automotivos possuem uma produtividade muito superior às alcançadas no ABCD paulista, não só porque foram construídas com métodos de produção e tecnologias novos, como nestes ambientes o movimento sindical é mais frágil. Nelas, a produtividade alcança entre 45 a 50 unidades/trabalhador/ano, com a meta de alcançar 60, contra 25 a 30 do ABCD.<sup>36</sup> A nova fábrica da General Motors em Gravataí, Rio Grande do Sul, espera obter a produtividade de 100 unidades/trabalhador/ano.<sup>37</sup> Como resultado, a participação da indústria automotiva no PIB industrial brasileiro cresceu significativamente, como demonstra o Gráfico VI:

---

<sup>35</sup> Cf. ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro. “Consórcio modular da VW: um novo modelo de produção?”. In ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (org.). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p. 449-470.

<sup>36</sup> Cf. BNDES. GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO. *Emprego na indústria automobilística e de autopeças*. Doc. n. 27, Dezembro de 1999, p. 3.

<sup>37</sup> Cf. *Valor*, 21,22,23.07.2000, p. B-10.

**Gráfico VI**  
**Participação da indústria automobilística no PIB industrial brasileiro em % - 1990-1998**

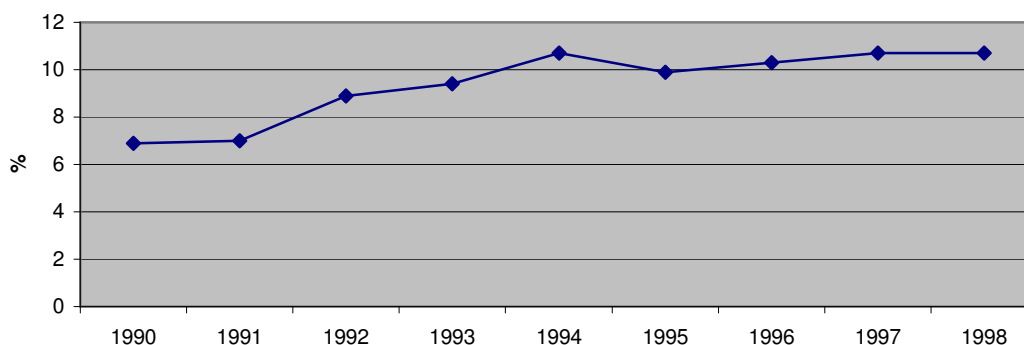


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no *Anuário Estatístico da Anfavea*, 1999, p. 49

No entanto, este processo não se deu sem alguns custos importantes. A partir de 1996, quando já estava em vigor o Novo Regime Automotivo do governo Fernando Henrique, que buscou construir mecanismos de incentivos fiscais e diminuição das exigências de nacionalização, e que estimulou definitivamente o ingresso de novas montadoras,<sup>38</sup> estas ganharam um grande poder de determinar o perfil do setor de autopeças, em função mesmo da nova horizontalidade alcançada pela indústria. A partir de então, para fazer face às exigências das montadoras, as empresas de autopeças tiveram que também passar por um processo acelerado de mudanças tecnológicas e organizacionais, o que levou a um intenso processo de fusão de empresas e desnacionalização do setor, como demonstra o Gráfico VII:

---

<sup>38</sup> Para uma análise mais pormenorizada deste processo, Cf. CARDOSO, Adalberto Moreira. *Op. cit.*, 2000, p. 51.

**Gráfico VII**  
**Brasil. Propriedade do capital no setor de autopeças, em**  
**% - 1994-1998**

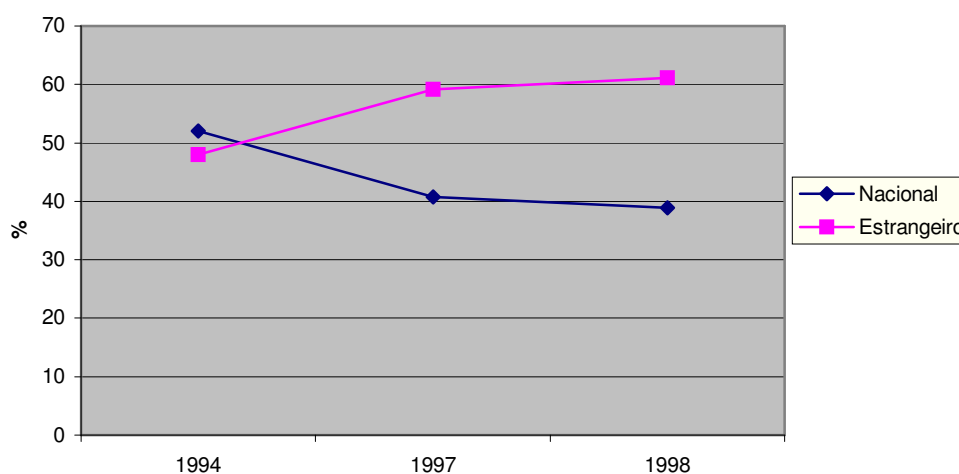


Gráfico elaborado a partir de dados publicados pel Sindipeças, s.d.

Com este movimento, consolidou-se a desarticulação do setor de autopeças de capital nacional que ainda resistia. É bom lembrar, este setor já vinha sendo profundamente fragilizado desde a instalação das montadoras no Brasil, durante o período JK. Se foi o setor nacional de autopeças o que mais se organizou no sentido da instalação das grandes montadoras no Brasil nos anos 50, os planos automotivos brasileiros elaborados pelo GEIA dificultaram enormemente sua vida, dado que o empresariado brasileiro não tinha como se utilizar da Instrução 113 da SUMOC para financiar importações, franqueada ao capital externo.

Por outro lado, a modernização produtiva do setor, ao lado da importação de peças, tem levado a um processo de crescente desemprego. Entre 1993 e 1995, quando a importação de peças cresceu 250%, 22 mil postos de trabalho foram eliminados, ou 9% da força de trabalho. Este processo explica o caráter sistêmico da reestruturação produtiva do setor automotivo, englobando tanto as montadoras quanto as fabricantes de peças, o que faz com que os trabalhadores que percam seus empregos em uma planta não mais consigam colocar-se no mercado, porque suas próprias habilidades têm sido destruídas, em um processo análogo ao ocorrido em vários outros momentos de modernização industrial. Atividades como inspetores de qualidade, operários de manutenção e ferramenteiros estão condenadas a, senão desaparecer, ao menos a atingir níveis mínimos. Em 1990, havia 2.134 operários de manutenção de máquinas, altamente qualificados e bem remunerados, nas montadoras paulistas e, em 1996, apenas 1.071.<sup>39</sup>

Este processo sistêmico deve ser articulado também à nova estratégia das grandes montadoras para o Mercosul, que tem se revelado uma área importante de investimentos duas razões fundamentais: em primeiro lugar, conta com uma infra-estrutura razoavelmente bem desenvolvida, uma mão-de-obra qualificada e que recebe salários relativamente baixos e com fraca densidade sindical, e possui um mercado

<sup>39</sup> Cf. CARDOSO, Adalberto Moreira. *Op. cit.*, p. 23.

potencialmente grande. Nos países-sede das montadoras, pelo contrário, além dos salários serem substancialmente mais elevados, a demanda por carros novos já está há bastante tempo estagnada, seus mercados estão saturados e a produção destina-se, basicamente, à renovação da frota existente<sup>40</sup>, como demonstra o seguinte Gráfico:

**Gráfico VIII**  
**Alguns países. Produção de veículos em milhares de unidades. 1990-1998**

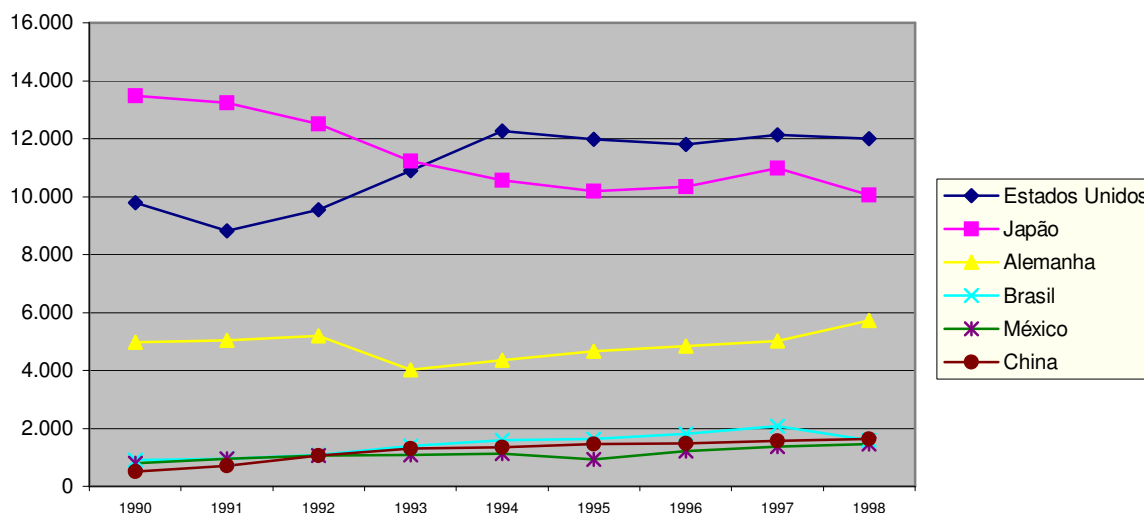


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no Anuário Estatístico da Anfavea, 1999, p. 27

Enquanto na década de 1990 a produção de veículos nos Estados Unidos teve um crescimento inferior a 20%, a do Japão teve uma queda de 20% e a da Alemanha manteve-se basicamente estável, o Brasil e o México tiveram suas produções mais do que duplicadas e a China produziu quase 3 vezes mais, passando de 509 mil unidades em 1990 para 1.628 mil em 1998. Também a Argentina teve um crescimento espetacular de sua produção, passando de 100 mil unidades em 1990 para 458 mil em 1998. Conseqüentemente, em 1998 o Mercosul representou 4,4% da produção mundial de veículos.<sup>41</sup>

Desde meados da década de 1980, os estados nacionais do Brasil e da Argentina têm buscado estreitar seus laços de cooperação econômica, de modo a fazer face aos desafios colocados pelo processo de globalização produtiva e financeira. Datam desta ocasião os primeiros protocolos assinados entre os dois países, que dariam origem ao

<sup>40</sup> Cf. SANTOS, Angela Maria Medeiros, PINHÃO, Caio Márcio e MATOS, Carolina Barbosa. *Panorama da indústria automobilística na América do Sul*. Rio de Janeiro: BNDES, AO2/Gerência Setorial 2, p. e VIGEVANI, Tullo e VEIGA, João Paulo Cândia. "A integração regional no Mercosul". In ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (org.). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p. 348.

<sup>41</sup> BNDES. ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2. GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO, n. 32. *Indústria automobilística no Mercosul*. Rio de Janeiro: BNDES, abril de 2000.

Mercosul. No entanto, pode-se dizer que a indústria automobilística como que se adiantou à integração dirigida pelos estados e iniciou, ainda em 1986, uma estratégia de integração produtiva entre duas montadoras, a Ford e a Volkswagen, através da *joint venture* Autolatina, já desfeita.

Fundamentalmente, o que se busca com a formação do Mercosul, no que se refere à indústria automotiva, é aumentar os fluxos de comércio entre os países-membro e especializar cada produtor em um determinado tipo de perfil, de forma a construir uma cadeia de complementaridades, tendo como consequência um alto índice de comércio intra-firmas. Em suma, o que a integração regional trouxe foi uma integração maior entre as diferentes plantas da mesma empresa nos diferentes países, que passaram a atuar de forma integrada, e não como entidades independentes.<sup>42</sup> Isto tem sido verdade sobretudo no que se refere às novas plantas, particularmente as de origem europeia, que ora se instalam em locais como o Paraná e o Rio Grande do Sul.<sup>43</sup> As tendências da integração do Mercosul têm apontado para a seguinte direção:

#### Quadro IV Tendências de integração do Mercosul

	Carros pequenos.	Carros médios	Caminhões leves	Caminhões pesados
Brasil	Concentra os modelos Gol (VW), Corsa (GM), Fiesta (Ford) e Uno e Palio (Fiat)		A GM produz seus caminhões pesados no Brasil.	A Mercedes Benz e a VW produzem todas as suas linhas de caminhões no Brasil.
Argentina		Concentra modelos como o Escort e o Verona (Ford), Logus (VW), Kadett (GM) e o Prêmio (Fiat)	A GM concentrou seus caminhões leves na Argentina. A Mercedes Benz fabrica apenas o utilitário Sprinter na Argentina.	

Quadro montado a partir de dados publicados em VIGEVANI e VEIGA. *Op. cit.*, p. 350, 351

De modo geral, a integração entre as indústrias automobilísticas brasileira e argentina vai significar, ao longo do tempo, fechamento de plantas, a concentração em poucos modelos (tendência mundial, dado que os modelos mundiais visam concentrar as atividades de pesquisa e desenvolvimento nas matrizes), maior produtividade e rentabilidade e demissão de funcionários. A Mercedes-Benz, por exemplo, encerrou suas atividades de produção de carrocerias para ônibus e as operações de fundição no Brasil, demitindo 1.700 trabalhadores da fábrica de Campinas entre 1995 e 1996.<sup>44</sup> Por outro lado, a indústria automobilística argentina não tem ainda seu perfil consolidado e corre o

<sup>42</sup> Cf. SANTOS, Angela Maria Medeiros, PINHÃO, Caio Márcio e MATOS, Carolina Barbosa. *Panorama da indústria automobilística na América do Sul*. Rio de Janeiro: BNDES, AO2/Gerência Setorial 2, p. 2.

<sup>43</sup> Cf. SANTOS, Angela maria e PINHÃO, Caio Márcio. *Pólos automotivos*. BNDES Setorial, n. 10. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.

<sup>44</sup> Cf. VIGEVANI, Tullo e VEIGA, João Paulo. *Op. cit.*, p. 352.

risco de ver sua importância relativa diminuída quando da entrada de outros parceiros no Mercosul. Tal fato torna-se mais evidente pelo fato de o Brasil ser o mais importante produtor e consumidor de automóveis do Mercosul, sendo responsável por 77% de sua produção total, contra 22% da Argentina e 1% do Uruguai.<sup>45</sup> As discussões acerca da integração das indústrias automotivas brasileira e argentina ainda não estão finalizadas e continuam os contenciosos entre os dois países acerca de alíquotas, cotas etc.<sup>46</sup> Isto porque é extremamente difícil compatibilizar os regimes automotivos dos dois países que, evidentemente, percebem a necessidade da integração mas buscam preservar seus próprios parques industriais, obter superávits comerciais e fortalecer suas posições cambiais. Portanto, no que se refere ao processo de integração regional, é possível perceber uma clara tensão entre a lógica de integração das grandes empresas e a necessidade de se manter a capacidade dos estados nacionais de gerir alguns dos fundamentos econômicos circunscritos aos espaços nacionais.

## **2.22- Alguns limitadores: a dimensão do mercado brasileiro de automóveis e a questão energética.**

Os altos investimentos realizados na indústria automobilística brasileira nos últimos anos elevaram, sobremaneira, a capacidade instalada desta. Embora seja difícil mensurá-la com precisão, as avaliações oscilam entre 2,5 milhões a 3,5 milhões de unidades/ano.<sup>47</sup> No entanto, em 1998, foram emplacados apenas 1.535 mil veículos no Brasil, o que revela a existência de uma capacidade ociosa bastante grande em tal indústria. No momento, as montadoras têm iniciado um movimento de espera da maturação de seus investimentos de fins da década de 1990. Como afirmou Jack Smith, *chairman* da General Motors: “Temos muitas fábricas; precisamos agora vender carros”.<sup>48</sup>

Vender carros produzidos por um parque industrial bastante sofisticado e com uma alta produtividade parece ser o desafio central encontrado pelas grandes montadoras, mesmo porque o mercado brasileiro oscila fortemente de acordo com as crises internacionais. Assim, por exemplo, em 1998, em função da crise russa, foram licenciados 400 mil veículos a menos do que no ano anterior.

Uma das estratégias de vendas constitui, sem dúvida, o mercado externo, principalmente para o Mercosul, responsável, hoje, por 67% das exportações brasileiras de automóveis. O mercado externo tem tido uma participação crescente nas vendas de automóveis brasileiros. Em 1990, a indústria automotiva brasileira exportou 187 mil unidades, ao passo que em 1998 exportou 400 mil unidades.<sup>49</sup> No entanto, desde o início da década de 1990, o mercado brasileiro tem sido também abastecido por carros importados, que oneram sobremaneira a balança comercial do país. A rigor, a década de 1990 foi marcada por um vaivém de políticas de comércio exterior no que se refere ao

<sup>45</sup> Cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, p. 20, 21.

<sup>46</sup> Cf. BNDES. Área de Operações Industriais 2. Gerência Setorial do Complexo Automotivo. *Indústria automobilística no Mercosul*, n. 32. BNDES: Rio de Janeiro, abril de 2000.

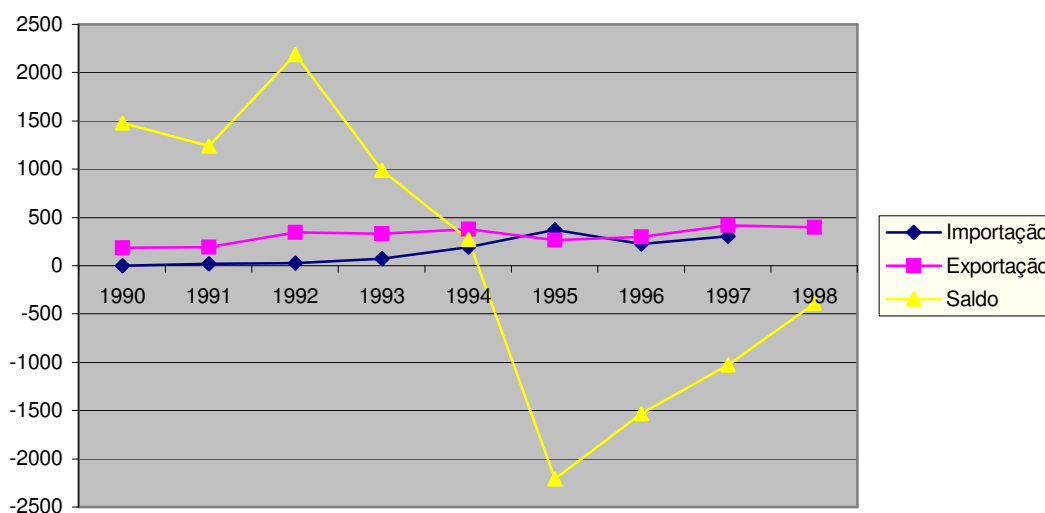
<sup>47</sup> Cf. VIGEVANI, Tullo e VEIGA, João Paulo. *Op. cit.*, p. 348; BNDES. AO2, GGSCA, Abril de 2000, *Indústria automobilística no Mercosul*, p. 5.

<sup>48</sup> *Valor*, 18 de julho de 2000.

<sup>49</sup> Cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, p. 31 e 86.

setor automobilístico que evidenciam que, mais do que uma efetiva política industrial de modernização setorial, que articulasse abertura à competição externa com prazos e metas de investimentos, além de cotas para importações, como feito em outros países, o setor foi alvo de uma ação voluntarista de abertura comercial.<sup>50</sup> No ano de 1990, em que Fernando Collor de Mello assumiu a presidência da República, foram vendidos 115 mil veículos importados no Brasil e este número chegou a 369.048 em 1995. Neste período, o Brasil viu seu saldo na balança comercial automotiva cair de um superávit de US\$ 1,5 bilhão para um déficit anual de US\$ 2,2 bilhões, contribuindo decisivamente para a reversão da balança comercial brasileira que, de superávits em torno de US\$ 10 bilhões entre 1990 e 1994, atingiu um déficit de US\$ 3,2 bilhões em 1995,<sup>51</sup> como evidencia o Gráfico IX:

**Gráfico IX**  
**Importação, exportação (em milhares de unidades) e**  
**balança comercial da indústria automobilística**  
**brasileira (em milhões de dólares) - 1990-1998**



Fonte: Anuário Estatístico da Anfava. São Paulo: Anfavea, 1999, p. 30, 31 e 52

No entanto, os anos 1990 não foram só de abertura comercial. Em 1992 e 1993, ainda no governo Collor, uma nova forma de relacionamento entre Estado, sindicatos e empresas foi implementada, a Câmara Setorial do Setor Automotivo, que explicitava uma nova abordagem sindical, encerrando uma estratégia baseada na cooperação, e não no conflito.<sup>52</sup> A partir das negociações da Câmara, dois Acordos Automotivos foram firmados, em 1992 e 1993.<sup>53</sup> O Acordo de 1992 tinha por objetivo, fundamentalmente, reverter o quadro de queda nas vendas ocasionado pela Plano Collor, que havia jogado o

<sup>50</sup> Cf. ARBIX, Glauco. *Uma aposta no futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996, p. 38.

<sup>51</sup> Cf. CARDOSO, Adalberto Moreira. *Op. cit.*, 2000, p. 20.

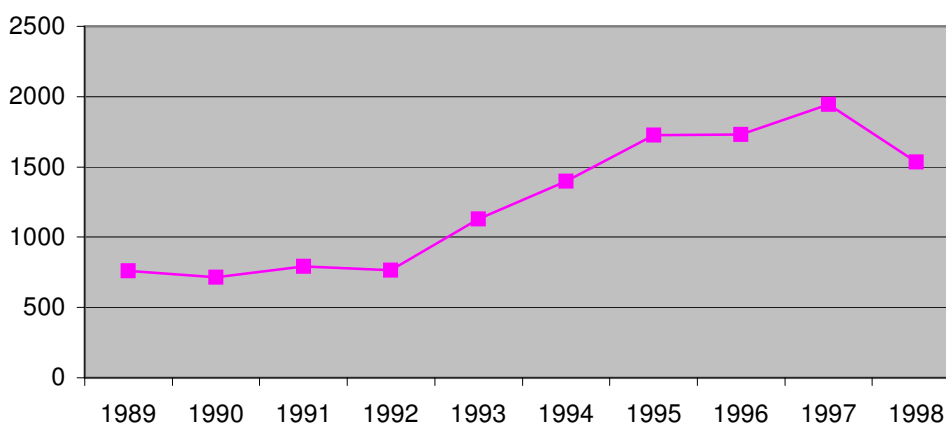
<sup>52</sup> Para uma discussão sobre o papel e o caráter institucional da Câmara Setorial, Cf. ARBIX, Glauco. *Op. cit.*, 1996.

<sup>53</sup> Cf. BEDÊ, Marco Aurélio. *Op. cit.*

Brasil em profunda recessão. De imediato, os preços dos automóveis e comerciais leves foram reduzidos em 22%, os empregos existentes foram mantidos, os salários passaram a ser corrigidos mensalmente pela inflação integral e os consórcios, depois de suspensos, foram recolocados na mesa de discussão, assim como um novo programa de estímulo às exportações.

A redução dos preços dos veículos foi possível graças, fundamentalmente, à redução das alíquotas de IPI e ICMS. Em fevereiro de 1993, um Segundo Acordo Automotivo foi estabelecido, também prevendo redução de alíquotas de impostos de forma a manter baixos os preços dos automóveis. Por outro lado, reverteu-se a tendência, já bastante arraigada na indústria automotiva brasileira, de produzir carros sofisticados e com maiores margens de lucro, a partir de então vistos como inadequados à realidade do mercado brasileiro. A adaptação a esta nova realidade não foi fácil, dado que o conceito de carro “popular” é bastante impreciso e todas as montadoras buscaram adequá-lo aos seus próprios modelos, de forma a garantir isenções fiscais. Seja como for, a década assistiu a um inédito avanço dos carros pequenos, de menor cilindrada e preços mais baixos. Em 1990 apenas 4,3% dos carros produzidos no Brasil eram de 1000 cc, ao passo que em 1998 este percentual havia subido para 72,7%. No caso de automóveis importados, este percentual subiu de virtualmente 0 para 18,6%.<sup>54</sup> A demanda por automóveis reagiu a estes estímulos, como demonstra o Gráfico X:

**Gráfico X**  
**Basil. Licenciamento de autoveículos novos em**  
**milhares de unidades - 1989-1998**



Fonte: ANUÁRIO Estatístico da Anfavea. São Paulo: Anfavea, 1999, p. 28.

Ainda assim, o mercado consumidor brasileiro para automóveis é bastante reduzido. Em que pese a alta capacidade ociosa da indústria automotiva brasileira e a baixa relação habitantes/veículos, a demanda por automóveis esbarra no baixo poder aquisitivo da classe média. Diante deste cenário, e das inovações tecnológicas e gerenciais que aumentam a produtividade do trabalho e geram desemprego, o movimento sindical elaborou a proposta de um Programa de Renovação e Reciclagem da Frota Nacional de Veículos. Programas com o mesmo perfil já foram implementados em

<sup>54</sup> Cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, p. 84.

diversos países. Na Itália, por exemplo, onde um programa de renovação teve início em 1997, a indústria automotiva passou a vender 40% de unidades a mais.<sup>55</sup>

A idéia fundamental do programa, que tem um forte apelo ambiental por retirar de circulação carros antigos e mais poluentes, é estimular proprietários de carros com mais de 15 anos de uso a deles desfazerem-se, recebendo em troca um bônus para obter desconto na compra de um 0 km. O programa também prevê a reciclagem de partes de automóveis antigos que tenham sido reprovados em vistorias, com a instalação de Centros de Reciclagem em pontos diferentes do país.<sup>56</sup> Com estas medidas, a demanda anual de veículos poderia crescer entre 100 mil a 400 mil unidades.<sup>57</sup>

Tal proposta é um indicativo dos limites colocados pela dimensão do mercado à expansão da indústria automotiva no Brasil. Nos países em que existe, os programas de renovação da frota visam a um mercado já saturado. Na Itália, por exemplo, existe 1,7 veículo por habitante, o que cobre praticamente todas as famílias italianas. Este não é evidentemente o caso do Brasil, em que existem 9,4 habitantes por veículo, incluindo-se aí os ônibus e os caminhões. Com a renovação da frota no Brasil, reconhece-se que a elasticidade do mercado brasileiro é curta. A partir desta admissão, o programa visa à manutenção dos postos de trabalho dos metalúrgicos, mas busca também congrega os interesses das montadoras em ampliar suas vendas e os do Estado, em ampliar sua arrecadação de impostos. A proposta, no entanto, não toca em alguns pontos importantes.

Em primeiro lugar, a ênfase recai sobre a reciclagem e a renovação de automóveis. Ocorre que os automóveis já respondem hoje por uma parcela esmagadora da produção nacional de veículos, como demonstra o Gráfico XI:

**Gráfico XI**  
**Brasil. Produção de veículos, em % - 1998**

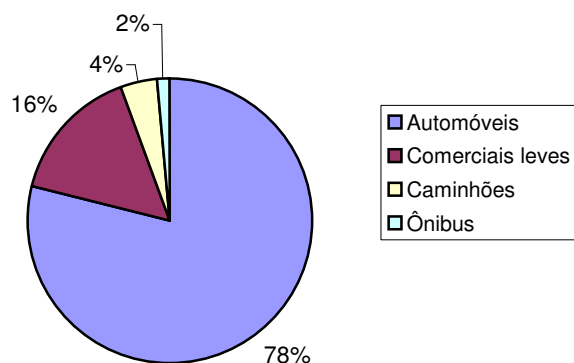


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no Anuário Estatístico da Anfavea, 1999, p. 69.

<sup>55</sup> Cf. *Jornal do Comércio*, 17.10.1999.

<sup>56</sup> Para uma descrição de mais detalhes do Programa, Cf. o informativo *Mural* do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no site <http://www.smacb.org.br/mural>

<sup>57</sup> Cf. BNDES. Área de Operações Industriais 2. Gerência Setorial do Complexo Automotivo. *Retrospectiva 98: Produção*, n. 21. Rio de Janeiro: BNDES, abril de 1999.

Por outro lado, a renovação da frota deverá reproduzir o padrão de distribuição geográfica das vendas internas, hoje extremamente concentradas no Sul e Sudeste do Brasil. Em 1998, o licenciamento de veículos distribuiu-se da seguinte forma:

**GRÁFICO XII**  
**Licenciamento de veículos por Unidade da Federação como percentagem da frota nacional - 1998**

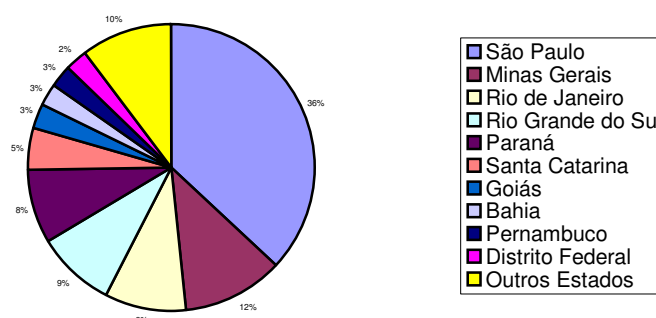


Gráfico elaborado a partir de dados publicados no Anuário da Anfavea, 1999 p. 65

A reprodução destes padrões indica que um número ainda maior de automóveis irá entrar em centros urbanos já saturados de veículos. Outro aspecto importante a ser considerado é o de que o aumento da produção de carros possibilitada pelo programa de renovação da frota visa essencialmente manter os postos de trabalho que já existem, e que são crescentemente precários, o que evidencia que o programa tem um caráter essencialmente reativo. Dificilmente poderia ser diferente, dada a correlação de forças vigente entre as empresas e os sindicatos que representam os trabalhadores. No entanto, e este ponto será retomado na conclusão do trabalho, é importante frisar que a proposta de renovação da frota de certa forma associa-se às estratégias das grandes corporações, e na própria lógica da acumulação flexível, de diminuir ao máximo o tempo de consumo de um determinado produto e, conseqüentemente, acelerar a sua descartabilidade.

Este perfil da indústria automotiva e a distribuição espacial da frota têm um forte impacto sobre as cidades brasileiras, como será visto no capítulo 3, em um breve estudo de caso sobre a cidade do Rio de Janeiro. Mas pode-se aqui adiantar alguns dados sobre São Paulo. A frota paulista cresceu cerca de 300% entre 1977 e 2000 e todos os dias algo em torno de 500 novos veículos são licenciados. No mesmo período, o sistema viário

principal (grandes corredores e avenidas) cresceu apenas 1%.<sup>58</sup> Conseqüentemente, a velocidade média nestes corredores tem decrescido sistematicamente, alcançando 20 km/h em 1994. Por outro lado, a emissão de gás carbônico (CO<sub>2</sub>), que resulta da queima de combustíveis fósseis, contribui decisivamente para o efeito-estufa e com algo em torno de 55% do aquecimento global do planeta. Estimam-se que morram em São Paulo 300 crianças por ano em razão da poluição advinda dos escapamentos dos carros<sup>59</sup> e que exista um aumento no risco de mortes à medida em que o nível de poluição aumenta, chegando a 12% nos dias de pico.<sup>60</sup> Nesta cidade, é bom frisar, pelo menos 7% dos dias do ano apresentam índices de poluição inadequados.<sup>61</sup> Em 10 cidades brasileiras (Belo Horizonte, Curitiba, Brasília, Campinas, João Pessoa, Juiz de Fora, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo), 122 mil toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos são emitidas anualmente por veículos em congestionamentos.<sup>62</sup>

Estes dados apontam para o fato de que a opção automobilística para as cidades brasileiras têm custos ambientais significativos e, embora a proposta de renovação da frota tenha como uma de suas justificativas retirar carros poluentes das ruas, do ponto de vista da privatização e degradação dos espaços públicos, que também são dimensões do conflito ambiental, ela vem potencialmente reforçar tal tendência.

A questão da emissão de poluentes leva necessariamente a uma outra, que é a da matriz energética. Em larga medida, a civilização do automóvel construída mundialmente a partir da Segunda Guerra Mundial teve como um de seus pressupostos básicos o baixo preço do petróleo. Até 1973, quando os países da OPEP organizaram-se em um cartel para influenciar na precificação do produto no mercado internacional, o petróleo farto e barato possibilitou o uso intensivo, e freqüentemente perdulário, de um insumo não-renovável.

No caso do Brasil, as reservas provadas de petróleo, em 1998, asseguravam um consumo para mais 14,3 anos, ao passo que as reservas totais aumentavam este prazo para 28,5 anos. Em termos mundiais, as projeções indicam que em 2050 não haverá mais petróleo a ser explorado comercialmente no planeta. Este fato complica-se quando se sabe que metade do consumo de energia no Brasil provém do petróleo e que a matriz energética vem se fossilizando nos últimos anos.<sup>63</sup> Estes dados gerais levam à conclusão de que não é suficiente diminuir a dependência brasileira em relação à importação de petróleo, mas é importante minimizar o papel do petróleo e derivados na matriz energética do País.

<sup>58</sup> Cf. HANASHIRO, Getúlio. *Motos no tráfego urbano*. São Paulo: Secretaria Municipal dos Transportes, s.d., p. 2.

<sup>59</sup> GREENPEACE. Greenpeace. *Automóveis: saúde agredida e alterações no clima do planeta*, 07.07.2000.

<sup>60</sup> Cf. SALDIVA, Paulo. "Rodízio de automóveis e saúde pública: um suporte médico ao debate". In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 22, 2º trimestre, 2000, p. 111.

<sup>61</sup> Cf. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. "O transporte na cidade do século XXI". In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 3º trimestre, 1991, p. 40.

<sup>62</sup> Cf. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. "XII Congresso da ANTP". In *Revista dos Transportes Públicos*, Ano 21, 3º trimestre, 1999.

<sup>63</sup> Para uma discussão mais detalhada sobre a questão da matriz energética e da sustentabilidade energética, Cf. BERMAN, Célio e MARTINS, Osvaldo Stella. *Sustentabilidade energética no Brasil. Limites e possibilidades para uma estratégia energética sustentável e democrática*. Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático: FASE, 2000. As informações contidas neste tópico, salvo em indicação contrária, são retiradas desta publicação.

Uma das alternativas desenvolvidas pelo governo federal neste sentido foi o Proálcool, até hoje extremamente polêmico por seus impactos sobre o problema fundiário e o uso da mão-de-obra itinerante e infantil no corte da cana, os incentivos recebidos por usineiros e problemas ambientais relativos ao uso intensivo de água e à produção de vinhoto. Nos dias de pico do programa, em 1986, 76% dos carros produzidos no Brasil eram movidos a álcool, mas hoje apenas 0,1% o são.<sup>64</sup> O Plano de Renovação da Frota Nacional prevê inclusive uma cláusula que busca dar uma sobrevida ao programa, na medida em que carros movidos a álcool só poderiam ser substituídos por outros do mesmo tipo.

Com os dilemas vivenciados pelo Proálcool, e dada a premência da necessidade de se construir alternativas energéticas à matriz fóssil, coloca-se um claro problema de ação coletiva, o de arbitrar os custos da construção destas alternativas e os da passagem de uma matriz para outra. É preciso, por um lado, desenvolver pesquisas que viabilizem novas matrizes energéticas (as das grandes montadoras têm realizado em suas sedes vários experimentos com carros movidos a combustíveis alternativos, como a eletricidade) e, ao mesmo tempo, criar mecanismos que minimizem o consumo de petróleo e derivados. As recentes elevações dos preços internacionais do petróleo evidenciam tal necessidade. O estímulo aos transportes ferroviário e hidroviário, por exemplo, situa-se neste esforço de minimização do consumo. Só a hidrovia Tietê-Paraná, em fase de implantação, terá um custo de transporte equivalente a 60% do transporte rodoviário, levando a uma economia estimada de 220 mil m<sup>3</sup> de litros anuais de diesel. Tal ação coletiva, por sua própria natureza, só pode ser implementada a partir da coordenação de um ator que possua os recursos políticos para tal, o Estado, mas o governo brasileiro, com seu Programa Brasil em Ação, reserva ao mercado tal tarefa.

### 2.2.3- Os transportes e o Programa Brasil em Ação: a primazia do mercado

Em 1996, os transportes ferroviários eram responsáveis por apenas 21,01% do transporte de cargas no Brasil, ao passo que o rodoviário encarregava-se de 63,11%.<sup>65</sup> Em um quadro internacional comparativo, a distorção oriunda da opção rodoviária no Brasil torna-se evidente, como atesta a seguinte Tabela:

**Tabela II**  
**Matriz de transporte de carga: comparação internacional em % - 1993**

Modalidade	Países desenvolvidos	Países subdesenvolvidos	Brasil
Rodoviária	30,0	42,3	58,7
Ferrovária	40,0	38,5	20,6
Hidroviária	16,0	10,9	17,2
Outras	14,0	8,3	3,4

Fonte: SCHROEDER, Elcio e CASTRO, José. "Transporte de carga no Brasil: situação atual e perspectivas". In *Revista do BNDES*, vol. 3, n. 6, 1996, p. 176.

<sup>64</sup> Cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, p. 73.

<sup>65</sup> Cf. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes: 1993-97*, 1998.

É importante levar-se em conta que, entre os países desenvolvidos encontram-se os Estados Unidos, o que eleva sobremaneira a percentagem da modalidade rodoviária em relação aos países europeus.

A evolução da malha ferroviária brasileira atesta os efeitos da opção rodoviária no que se refere aos transportes sobre trilhos. Em 1922, o Brasil possuía 29.341 km de ferrovias e, em 1997, 29.706 km, sendo que apenas entre 1995 e 1997, 555 km de ferrovias foram desativados.<sup>66</sup> Para estes quase 30 mil km de ferrovias, o Brasil possui 1.658.677 km de rodovias, dos quais 150.836 pavimentados.<sup>67</sup> Por outro lado, o traçado das ferrovias mais recentes, como evidencia o exemplo clássico de Carajás, segue a mesma lógica do traçado das ferrovias do complexo cafeeiro, ou seja, não interligam os diversos mercados regionais brasileiros, mas têm como objetivo o mercado externo.

O Programa Brasil em Ação busca reverter esta situação, esperando que, em 2015, 74,2% do transporte de cargas seja feito por ferrovias e apenas 13,7% por rodovias. No entanto, os investimentos em rodovias, no âmbito do Programa, continuarão a cargo do poder público, ao passo que em outros modos o setor privado será o investidor. Assim, por exemplo, no que se refere ao setor ferroviário, o Programa afirma que "... supõe-se que os consórcios, operando em linhas anteriormente gerenciadas pela RFFSA e pela FEPASA, invistam na infra e superestrutura das vias e na aquisição de equipamentos de transporte, melhorem sua eficiência operacional, pela otimização da capacidade de vazão dos segmentos críticos e, principalmente, se empenhem na captação de novas cargas, além das tradicionais cargas do modal".<sup>68</sup> Não há, portanto, compromisso oficial com a reversão da matriz de transportes no Brasil e, por conseguinte, caberá ao mercado tal tarefa, o que enseja a evidente dúvida acerca de sua execução. Se o Programa Brasil em Ação prevê que 74,2% do transporte de carga seja realizado por ferrovias em 15 anos, a malha ferroviária teria que ser voltada para o abastecimento do mercado interno, e não prioritariamente para o escoamento da exportação, mais atrativa para os investimentos privados. Portanto, a lógica do mercado é antitética à meta governamental que, ao garantir ao mercado sua execução, admite sua restrição ao nível do enunciado.

---

<sup>66</sup> Cf. GEIPOT. *Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil*, 1998.

<sup>67</sup> Cf. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes*, 1998.

<sup>68</sup> Cf. BRASIL. *PROGRAMA BRASIL EM AÇÃO*. Capítulo 8.

## Capítulo 3: A civilização do automóvel e o Rio de Janeiro

### 3.1- Apresentação

A partir dos anos 1950, quando os Estados Unidos consolidaram-se como a potência econômica, política, militar e culturalmente hegemônica, o *American way of life* acabou por ser por eles exportado para todo o *mundo livre* através do cinema, da televisão, da propaganda, da música e do investimento de suas empresas. O automóvel, elemento central deste estilo de vida, conheceu a partir de então assim um *baby-boom* mundial e o planeta todo, por assim dizer, americanizou-se sobre quatro rodas.

O Brasil, claro, não fugiu à regra. Os próprios planejadores do GEIA, ainda nos anos JK, tinham consciência da contradição expressa pelo automóvel, percebido simultaneamente como de reduzida importância econômica em termos de circulação de riquezas e como

... o maior símbolo de nossa época, não só porque sua produção caracteriza a moderna organização industrial e comercial, mas também, porque, mais do qualquer outra contribuição singular da tecnologia moderna, ele transformou o sistema da vida do homem comum<sup>69</sup>.

Possivelmente sem se dar conta de todas as suas implicações, o autor desta frase resumiu todo um projeto de modernidade, ora denominado fordista que, tendo no automóvel seu elemento central, articulava modo de produzir e modo de viver em torno do princípio da compressão tempo-espaço.

Já no século XIX, o mundo passou por um processo acelerado de encolhimento, com as estradas de ferro, o telégrafo e o navio a vapor. No início do século XX, no entanto, o automóvel viria alterar, definitivamente, o sentido do tempo e do espaço,<sup>70</sup> exponenciando e individualizando a busca do encolhimento do mundo e transformando o entendimento do moderno direito de ir e vir como um direito a ser vivenciado de forma ilimitada e irrestrita.<sup>71</sup> A história do capitalismo, tanto do ponto de vista do processo produtivo quanto no das sensibilidades, tem se caracterizado pela aceleração do ritmo de vida, e não é em absoluto coincidência que o fordismo, enquanto processo produtivo, tenha surgido justamente na indústria automobilística, a indústria que produz o instrumento da mobilidade. O casamento entre o processo produtivo fordista e um tempo de vida que busca acelerar-se, ensejando, através do aumento da velocidade, a virtual

---

<sup>69</sup> LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos de atividade do GEIA. Depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados pelo economista Sydney Latini, Secretário Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 16 de junho de 1959.* Rio de Janeiro: 1959, p. 11.

<sup>70</sup> HARVEY, David. *Op. cit.*, 1993, p. 240

<sup>71</sup> cf. SENNET, Richard. *O declínio do homem público. As tiranias da intimidade.* São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 28.

eliminação do espaço, está portanto no centro da modernidade fordista, que acabaria por alcançar sua expressão máxima na sociedade motorizada norte-americana<sup>72</sup>.

### 3.2- A modernidade fordista nos Estados Unidos e na Europa

O automóvel iria redesenhar profundamente a sociedade e a cidade americanas. Já em 1927, havia um automóvel para cada cinco americanos, e para dar conta desta nova realidade, a classe média branca começou a mudar-se para subúrbios mais espaçosos, que permitissem a circulação de veículos individuais. Em termos de estilo de vida, uma cultura baseada na mobilidade, no deslocamento, consolidou-se e, conseqüentemente, as longas distâncias, características da paisagem americana, foram reduzidas pelo aumento da potência dos carros. Data desta época, por exemplo, o início do turismo automobilístico, da visitação massiva dos parques nacionais e as redes de serviço para *campings*. Neste redesenho urbanístico, várias inovações na área dos transportes foram desenvolvidas, como as *freeways* e *parkways*, avenidas arborizadas ligando os subúrbios às cidades-base. As *parkways* buscavam tornar-se vetores da expansão urbana e, de uma certa forma, podem ser consideradas as precursoras do sonho de urbanistas como Sigfried Giedion, e mesmo de Le Corbusier, de eliminar as ruas tradicionais, posto que impeditivas da livre circulação de veículos, e plantar em seu lugar autovias.

Mas foi somente na década de 1950, com a explosão demográfica e imobiliária que se seguiu ao fim da Guerra, e com os Tratados de Detroit, que as virtualidades deste sistema, que articulava automóvel e subúrbio, se realizaram e consolidaram o que viria a ser chamado de *American way of life*. A frota norte-americana passou de 49,3 milhões de unidades no início da década para 73,8 milhões em seu final, e as casas de subúrbios se espalharam por todo o país, graças à introdução de métodos fordistas em sua construção.

A robustez da economia americana, a nova era de abundância, o triunfo da mobilidade individual, o culto à velocidade, tudo isto estava condensado nos grandes carros dos anos 50, os famosos rabos-de-peixe. Contudo, a solidez destes carros, expressão da solidez econômica da classe média americana, permitir-lhes-ia uma vida útil longa, mais longa do que a desejada pelas montadoras que, afinal, precisavam vender carros. Era necessário então criar mecanismos de obsolescência para os automóveis, e assim generalizou-se a prática dos modelos anuais, projetados para fazerem os donos dos carros, por mais belos, possantes, velozes e novos que fossem, sentirem-se desconfortáveis com seus modelos antigos de apenas um ano. Além disto, a General Motors, pioneira da obsolescência programada ainda nos anos 1920, consolidou também a idéia de um modelo de carro para cada tipo de consumidor, exigindo que, a cada momento de ascensão social o consumidor se sentisse compelido a comprar um carro novo: o Chevy era destinado a jovens casais ou funcionários em início de carreira; o Pontiac, a pessoas de maior sucesso, mais confiantes no futuro e com mais dinheiro no bolso; o Oldsmobile, para quadros superiores, mais conservadores; o Buick, para o médico da cidade ou o jovem advogado, prestes a virar sócio do escritório; o Cadillac, enfim, para o executivo superior ou o dono da fábrica local. O automóvel deveria ser o

---

<sup>72</sup> O primeiro a perceber que o fordismo era mais do que uma forma de produzir, mas consistia em um novo projeto de sociedade, foi GRAMSCI. Cf. GRAMSCI, Antônio. *Maquiavel, a política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1988, p. 384 e seguintes.

sinal visível de ascensão profissional, uma expressão de um estilo de vida e do caminho de seu dono ao topo.

Em 1956, automóvel e subúrbios sacramentaram sua união através da Lei de Ajuda Federal à Auto-Estrada, defendida pelo *lobby* das montadoras de automóveis desde pelo menos a década de 1920. Com ela, implementou-se o maior programa de obras públicas da história americana e, possivelmente, mundial, envolvendo US\$ 41 bilhões. Depois de sua implantação, a participação da rede ferroviária no transporte interurbano de passageiros caiu de 34,9% do total para 0,3%<sup>73</sup>. Conseqüentemente, nos anos 50, enquanto as grandes cidades americanas cresceram em quase 6 milhões de habitantes, ou 11,6%, os subúrbios incorporaram 19 milhões de habitantes, crescendo 45,9%.<sup>74</sup> Com os subúrbios, consolidou-se também outro ícone da cultura americana dos anos 1950, o McDonald's. Os irmãos McDonald foram os primeiros a perceber que o novo modo de vida americano teria impactos também sobre as formas de alimentação. Seu restaurante, em San Bernardino, Califórnia, para clientes motorizados, foi então palco de um incrível processo de fordização da produção de refeições que buscava, sempre, diminuir o tempo de espera dos clientes, inicialmente cronometrado em 20 minutos. Neste sentido, eles diminuíram o cardápio, concentrando-se nos hambúrgueres, e mecanizaram todo o processo de preparação das refeições. Até os pratos, talheres e toalhas foram modificados, passando a ser descartáveis, de modo a eliminar o tempo *perdido* com a lavagem da louça. Evidentemente, assim que o McDonald's transformou-se em sucesso, os irmãos McDonald não tardaram em comprar, cada um, o seu Cadillac.<sup>75</sup>

O automóvel, as rodovias, as vias expressas e todos os seus corolários, como os postos de gasolina, os *drive-ins* e os motéis de beira de estrada, passaram a simbolizar, no pós-Guerra, todo o projeto de modernidade fordista. Tanto na autovia como na linha de montagem, a aceleração deveria minimizar, buscar mesmo anular as distâncias, e é nesta aceleração que se realiza o projeto moderno fordista, tanto do ponto de vista estético e de estilo de vida quanto no produtivo *stricto-sensu*, do trabalhador que deve chegar em sua casa de subúrbio o mais rapidamente possível e das peças que devem se encaixar, também o mais rapidamente possível, na linha de montagem. Não à toa, um dos ícones da modernidade fordista dos anos 1950 foi a revista Playboy, criada em 1953<sup>76</sup>, com sua produção em série de mulheres peladas ultra-especializadas, no caso americano, em seios, a serem consumidas até a edição seguinte. Mas de todos os ícones da modernidade fordista, o automóvel é sem dúvida a síntese, pois, construído contra o relógio, é também através dele que o espaço é encurtado por cada motorista individual.

Já os europeus, ao contrário dos americanos, mostraram resistência à modernidade fordista. Até o fim da II Guerra, apenas 10% das famílias européias possuíam um automóvel<sup>77</sup>. A primeira auto-estrada inglesa, no Lancashire, foi aberta somente em dezembro de 1958 e apenas na década de 1960 o automóvel começou a afetar efetivamente o modo de vida dos ingleses. Desta forma, o automóvel entrou nas cidades e nas sociedades européias de forma bastante diferenciada da que ocorreu nos Estados Unidos. As grandes cidades e os subúrbios europeus não são, como nos Estados Unidos, reféns do automóvel, ou por que já tivessem sistemas de transporte urbano e suburbano

<sup>73</sup> cf. FLINK, James. *The automobile age*. Cambridge: MIT Press, p. 359.

<sup>74</sup> cf. HALL, Peter. *As cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995, p. 349.

<sup>75</sup> HALBERSTAM, David. *The fifties*. Nova York: Ballantine Books, 1994, p.157.

<sup>76</sup> cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 571.

<sup>77</sup> cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 333.

sobre trilhos, como Londres, ou porque os construíram nestas décadas, como Estocolmo e Paris.

Em decorrência, o forte subsídio público, em termos de infra-estrutura para a rodagem de automóveis particulares, ocorrido nos Estados Unidos, foi direcionado, na Europa, para o transporte coletivo sobre trilhos. Na Alemanha, por exemplo, os transportes públicos contam com financiamentos oriundos do consumo de combustíveis,<sup>78</sup> o que tende adicionalmente a restringir o uso do automóvel particular. É de se notar, por outro lado, que mesmo nos Estados Unidos os planejadores da área de transportes reconhecem que, do ponto de vista da relação gastos públicos/capacidade de deslocamento, a opção norte-americana pelo transporte individual representa uma forte deseconomia em relação aos países europeus<sup>79</sup>. Calcula-se o custo do transporte em automóvel privado, nos Estados Unidos, em US\$ 21 por cada 100 km rodados, ao passo que o valor médio da passagem em transportes coletivos, para igual percurso, é de menos de US\$ 9<sup>80</sup>. Em suma, os transportes de massa, na Europa, foram historicamente percebidos como serviços sociais a serem providos pelo governo, e não como mercadorias. Enfim, o transporte rodoviário foi coordenado pelo Estado para ser complementar, e não competitivo, ao ferroviário e ao urbano de massas. Conseqüentemente, o fordismo não engolfou as sociedades européias como a americana. Se as lambretas, símbolo da recuperação italiana do pós-Guerra, tomaram conta dos centros de cidades históricas como Florença, suas ruas, becos, pontes, recantos e monumentos históricos não deram lugar a autovias e tampouco o McDonald's substituiu as *tratorias* italianas, os *pubs* ingleses e os *bistrôs* franceses. E, importa ressaltar, enquanto a aceleração do ritmo da vida nos Estados Unidos chegou a um ponto tal em que o próprio McDonald's já representa uma deseconomia de tempo e os operadores da NASA controlam os vôos espaciais almoçando, a *siesta* continua sendo uma instituição tão sagrada para os espanhóis quanto o era para Sir Winston Churchill, mesmo sob o bombardeio cerrado da Luftwaffe.

### 3.3- A modernidade fordista no Rio de Janeiro

Quando a indústria automobilística instala-se no Brasil, para além da incorporação de um parque tecnológico de ponta, o que se buscava, também, era incorporar o projeto de modernidade americano. Contudo, dada a coalizão política que presidiu o processo, e que não previa a generalização da relação salarial fordista ou a construção de um estado keynesiano de bem-estar, os resultados foram bastante diferentes dos obtidos tanto nos Estados Unidos quanto na Europa. O Rio de Janeiro expressa dramaticamente tais diferenças.

---

<sup>78</sup> Cf. ARAGÃO, Joaquim José Guilherme. "Imposto sobre combustíveis: o modelo clássico alemão de financiamento fiscal das infra-estruturas de transporte público urbano". In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 2º trimestre, 1999, p. 97-121.

<sup>79</sup> FLINK, James. *Op. cit.*, p. 364.

<sup>80</sup> cf. ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles In(sustentáveis)*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997, p. 47.

Quando os automóveis começaram a entrar em massa na cidade do Rio de Janeiro (em 1960 havia 117.347 veículos nas ruas da cidade, contra 1.659.298 em 1998),<sup>81</sup> a cidade já tinha seu espaço urbano consolidado. Em uma aproximação geral, a classe média vivia entre as Zonas Norte e Sul, a de alta renda predominantemente na Zona Sul e a de baixa nos subúrbios, seguindo os eixos ferroviários da Central do Brasil e Leopoldina<sup>82</sup>. No entanto, dada a concentração de oportunidades de trabalho nas zonas mais centrais, aliada à deficiência destes mesmos eixos ferroviários e à ausência de políticas habitacionais articuladas às de transportes para as camadas de baixa renda, estas camadas também ocuparam áreas elevadas do centro e da Zona Sul. Este processo levou à concentração da ocupação do espaço urbano carioca, fenômeno amplamente consolidado nos anos 1990. Assim, as Regiões Administrativas de Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz, Barra da Tijuca e Guaratiba, que cobrem 63% do território carioca, abrigam apenas 22,3% da população da cidade, ao passo que as Zonas Sul e Norte, que representam apenas 7,8% do território municipal, concentram 20% de sua população<sup>83</sup>. Copacabana, bairro de extremos, com uma área equivalente a 0,4% do território do município, abriga, nos dias de hoje, 2,9% da população da cidade.<sup>84</sup>

A entrada massiva de automóveis no centro urbano da cidade não alterou, portanto, o padrão histórico de ocupação do solo urbano da cidade. Ao contrário do que ocorreu nos Estados Unidos, a partir da década de 1950 o centro urbano do Rio de Janeiro não se desadensou e a classe média não se dirigiu para os subúrbios. Assim, a concepção urbana que, nos Estados Unidos, permitiu a absorção de um número crescente de carros nas cidades, resultando em subúrbios com baixas densidades populacionais e amplos espaços para a circulação de veículos, esteve longe de embasar o novo momento por que passava o Rio.

Altamente concentrada espacialmente e densamente povoada, a região da Zona Sul, não obstante, transformou-se em projeto de ascensão social de parcelas importantes da então ascendente classe média carioca dos anos 1950, projeto este criado e reproduzido intensamente pelas empresas imobiliárias que nela construíam seus edifícios, fenômeno que se repetiria na Barra da Tijuca a partir de meados dos anos 1970. No entanto, neste primeiro momento, a construção de prédios sem garagem era um indicativo de que o automóvel ainda não havia se constituído como um bem no horizonte de consumo da classe média, e que só viria a se incorporar ao seu estilo de vida e projeto de ascensão social, em meio de distinção social, após a instalação da indústria automobilística no País. Foi então que, ao lado dos Cadillacs e Impalas de empresários, artistas e políticos, médicos, professores e advogados começaram a circular pelas ruas das cidades brasileiras com seus Fuscas, Gordinis e Vemagets. Conseqüentemente, a adequação do espaço da moradia da classe média ao automóvel só viria a ocorrer na

---

<sup>81</sup> Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DNER. *Evolução da frota brasileira de autoveículos (atualizado até 1965)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1969 e BRASIL. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes*, 1998.

<sup>82</sup> cf. ABREU, Maurício de. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor/IPLANRIO, 1987, p. 99

<sup>83</sup> cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993-1994*.

<sup>84</sup> *Idem*.

prefeitura Negrão de Lima, entre 1956 e 1958, quando é aprovada a lei que obrigava as novas construções a terem espaço reservado ao estacionamento de automóveis<sup>85</sup>.

A partir da década de 1960, a melhoria da acessibilidade das Zonas Sul e Norte ao centro foi erigida como uma das prioridades das políticas públicas e a cidade viveria uma verdadeira febre rodoviária, com a abertura de túneis, viadutos, vias expressas, cortes, passagens de nível, aterros, trevos, avenidas perimetrais e radiais, que representou a destruição ou degradação de espaços públicos ou residenciais não-fordistas, principalmente nos bairros que estavam no caminho das autovias que se abriam ou em que ruas, de traçado original, transformaram-se em caminhos de ligação entre bairros. É o caso, por exemplo, do bairro do Catumbi, desaparecido em função do Túnel Santa Bárbara, ou do Rio Comprido, literalmente submerso pelo Elevado Paulo de Frontin, e de ruas como a São Clemente e Voluntários da Pátria, Barata Ribeiro e Nossa Senhora de Copacabana, Osvaldo Cruz ou Maracanã.

Por outro lado, a opção rodoviária refletiu-se também na quase exclusividade do transporte coletivo pelo meio de ônibus no perímetro urbano, com a supressão dos bondes e a fragilidade do metrô. Em todo o Brasil, apenas 2 cidades têm metrô e 8 têm trens urbanos<sup>86</sup> e o metrô do Rio é extremamente frágil, como atesta a Tabela II:

**TABELA III**  
**Alguns metrôs do mundo, em 1994**

Cidades	Percurso (em km)	Passageiros/ano	Estações	Inauguração	População da Região Metropolitana (em milhões)
Nova Iorque	443	1 bilhão	504	1867	13,2
Londres	394	726 milhões	271	1863	8,8
Moscou	241	2,5 bilhões	149	1935	8,8
Tóquio	230	2,7 bilhões	219	1960	11,8
Paris (*)	201	1,2 bilhão	370	1900	11,0
C. do México	158	1,4 bilhão	135	1969	20,0
Seul	120	1,3 bilhão	102	1974	13,5
Madri	112	413 milhões	155	1917	4,0
Oslo	96	52 milhões	110	1966	0,8
Rio de Janeiro (**)	21	73 milhões	24	1979	10,2

Fonte: *Jornal do Brasil*, 22 de junho de 1997

(\*) Não inclui o sistema RER

(\*\*) PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993/1994*.

Em 1994, os ônibus transportaram, no Rio de Janeiro, 1,3 bilhão de passageiros<sup>87</sup>, um número próximo ao do que circulou, por metrô, em Paris, com um detalhe

<sup>85</sup> cf. MALIN, Mauro e JUNQUEIRA, Ivan. "Negrão de Lima" in BELOCH, Israel e ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro*, 1930-1984. Rio de Janeiro: Forense Universitária/FGV/CPDOC/Finep, 1984, p. 1851-1854.

<sup>86</sup> Cf. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. "XII Congresso da ANTP". In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 3º trimestre, 1999, p. 45.

<sup>87</sup> PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Op. cit.*

importante: as reformas urbanas de Hausmann, na Paris do século XIX, resultaram em grandes bulevares, que cortam a cidade, plana, em várias direções. O Rio não tem bulevares como estruturantes da circulação, e muito menos a cidade é plana. Mais um detalhe: uma linha de metrô pode transportar, por hora, 70 mil passageiros, ao passo que um corredor expresso de ônibus transporta, em média, 30 mil passageiros<sup>88</sup>. Isto quer dizer que, se o Rio fosse cortado por vias expressas, ainda assim teriam sido necessárias mais de 2 vezes mais viagens de ônibus do que do metrô de Paris para transportar uma população equivalente.

Por outro lado, o traçado do metrô carioca acabou por contribuir para o adensamento populacional, pois, ligando a Tijuca à Botafogo em sua linha mais importante, serve principalmente à classe média das Zonas Norte e Sul. No ano de 1994, a Linha 1, Tijuca-Botafogo, transportou 66.762 mil passageiros, ao passo que a Linha 2, em direção ao subúrbio, transportou apenas 5.553 mil<sup>89</sup>. O metrô do Rio, portanto, não serviu como um vetor do crescimento da cidade e de sua descompressão populacional, como o metrô de Estocolmo ou o RER de Paris que, projetado na década de 1960, fazia parte de um amplo programa de reestruturação urbana.

Por fim, a topografia da cidade, que possui apenas 45% do seu território passível de urbanização descontínua, favoreceu sobremaneira este adensamento, tornando extremamente caras as obras necessárias à conquista de novos espaços. O automóvel entrou, assim, em uma região densamente povoada e cercada, de um lado, pelo mar e, do outro, por montanhas. A primeira conquista significativa de um novo espaço só ocorreria no fim da década de 1960 e se consolidaria na década de 1970, com a abertura da auto-estrada Lagoa-Barra por entre o maciço da Gávea. A ocupação da Barra da Tijuca, cujo projeto original é de Lúcio Costa, é a realização do sonho do Rio motorizado, fordista, com suas vias expressas, *shopping-centers* e áreas de circulação exclusiva de automóveis. Os reflexos da ocupação da região via automóvel, no entanto, explicitam as fragilidades desta opção para o funcionamento da cidade. Com uma população de apenas 98,2 mil pessoas, correspondente a 1,7% dos habitantes do Rio de Janeiro, em que pese sua área, de 175 km<sup>2</sup> corresponder a 13,9% do território<sup>90</sup>, a circulação de seus veículos acarreta problemas de trânsito em todo o seu entorno, atingindo bairros como a Lagoa, Gávea, Jardim Botânico e Botafogo, espaços não-fordistas. Daí, por exemplo, as ruas Voluntários da Pátria, São Clemente, Jardim Botânico, o entorno da Lagoa e outras terem se transformado, à forceps, como visto, em *rues corridors*. Para reverter este quadro, a prefeitura do Rio propõe mais um túnel na cidade, ligando os bairros do Leblon à São Conrado, transformando assim a própria orla carioca em uma *rue corridor*.

Em função deste quadro, o Rio perde, por ano, algo em torno de US\$ 72 milhões em deseconomias causadas por congestionamentos severos (como consumo de combustível, horas perdidas, emissão de poluentes, manutenção do espaço viário etc.). No Brasil, estima-se que este custo atinja a ordem de US\$ 474 milhões. Em termos de horas perdidas, o Rio de Janeiro soma 113 milhões horas/ano em congestionamentos severos e São Paulo atinge 316 milhões horas/ano<sup>91</sup> e, mesmo quando o trânsito flui, o

<sup>88</sup> cf. ALVA, Eduardo Neira. *Op. cit.*, p. 47.

<sup>89</sup> cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Op. cit.*

<sup>90</sup> *Idem.*

<sup>91</sup> Cf. PEREIRA, Willian, AQUINO, Nino e BASTOS, Márcio. “Uma análise da relação entre as deseconomias associadas ao transporte urbano e o tamanho das cidades brasileiras”. In *Revista dos Transportes Públicos*, Ano 22, 1º trimestre, 2000, p. 31 e 32.

faz de forma lenta. É importante frisar, o stress causado por congestionamentos e outros problemas de trânsito diminuem a produtividade do trabalho cotidiano em algo em torno de 14% a 20%.<sup>92</sup>

Em que pese o fato de as grandes cidades brasileiras não terem seguido os traços das cidades americanas para a absorção dos automóveis, tornando-se portanto caóticas e degradadas, a propriedade e uso destes passaram a fazer parte do *habitus* e meio de distinção social da classe média brasileira.<sup>93</sup> Ainda na década de 1970, um estudo da Fiat demonstrou que um motorista brasileiro rodava, em média, por ano, quase duas vezes mais do que um italiano. Em decorrência, é muito comum encontrar-se, nas garagens dos edifícios residenciais de classe média, carros de último tipo, cujo valor representa frações elevadas do valor do próprio imóvel, imperativo de distinção social de seu proprietário, assim como a troca anual de modelo. Estes elementos, como visto, são centrais da modernidade fordista norte-americana e para sua consolidação no Brasil a propaganda teria um papel estratégico, ao lado de meios de comunicação de massa como o cinema e a televisão.

Desde a década de 1920, quando os Estados Unidos viviam um período inédito de afluência, e novas necessidades tinham que ser criadas para justificar a aquisição, por um público crescente de classe média, de bens como torradeiras, aspiradores de pó e, sobretudo, automóveis, a propaganda vem ocupando um lugar importante na reprodução de todo o sistema. Em 1929, por exemplo, foram gastos em publicidade, no País, o equivalente ao investimento em todas as formas de educação<sup>94</sup>. Para além de produtos, as agências de publicidade buscavam vender sonhos, projetos de ascensão social, padrões de felicidade e beleza, o ideal da *boa vida americana*. Não por acaso, seus profissionais se autoproclamavam *missionários da modernidade*. Não por acaso, também, a primeira agência de propaganda americana a desembarcar no Brasil, nesta mesma década, e que revolucionou os métodos da publicidade até então produzida no País, era uma associação entre a J.W. Thompson e a GM<sup>95</sup>. No Brasil, no entanto, tais *missionários* têm se visto, desde os anos 1960, na contingência de operar uma desterritorialização simbólica na qual valores, hábitos e projetos societários da sociedade norte-americana são apresentados como universais e, logo, brasileiros. Neste sentido, para um produto tão identificado com a cultura norte-americana, como o automóvel, a propaganda busca reconstruir o espaço brasileiro, e a própria gente brasileira, segundo padrões norte-americanos. De modo geral, quem aparece nas propagandas brasileiras de automóveis são pessoas brancas e de classe média. Deve-se admitir que elas são as únicas com renda para consumir automóveis, e, desta forma, a propaganda busca refletir, mas também reconstruir, esta realidade no plano simbólico.

A partir dos anos 1960, através desta operação de desterritorialização simbólica, foram incorporadas pela classe média brasileira várias das novidades do *American way*

<sup>92</sup> Cf. BRANCO, Adriano Murgel. “Os custos sociais do transporte urbano brasileiro”. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 1º trimestre, 1999, p. 93.

<sup>93</sup>cf. BOURDIEU, Pierre. Gostos e estilos de vida. In: ORTIZ, Renato (org.). *Pierre Bourdieu*. São Paulo, Editora Ática, 1994.

<sup>94</sup>cf. COBEN, Stanley. “Os primeiros anos da América Moderna”. In: LEUCHTENBURG, William (org.). *O século inacabado: a América desde 1900*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976, p. 339.

<sup>95</sup>cf. SANTOS, Rafael José dos. Um percurso da mundialização: os norte-americanos e a consolidação da publicidade no Brasil. *Comunicação & Política*, Rio de Janeiro, vol. III, no. 2, maio-agosto de 1996, p. 113.

*of life* associadas à cultura automobilística, à cultura da compressão tempo-espaço, como o *fast-food*, ainda que não motorizado. Da cultura de beira-de-estrada, a adaptação foi curiosa: de todas as modalidades de *drive-in*, as únicas que teriam realmente sucesso no Brasil foram os cinemas, utilizados, como nos Estados Unidos, para programas mais interessantes nos carros do que nas telas... Aliás, os motéis de beira-de-estrada seriam largamente utilizados no Brasil com o mesmo fim, ou seja, o sexo rápido. No fundo, o espírito americano triunfou.

A cultura da velocidade foi também amplamente incorporada no Brasil. Já o *slogan* do candidato JK, na verdade, representava a essência desta cultura: *50 anos em 5*, era necessário acelerar a história, colocá-la em uma autovia e trazer o futuro para o presente. Nos anos 1960, Roberto Carlos, o rei do *iê-iê-iê* e da Jovem Guarda, fazia sucesso a 300 km por hora e acelerava seu carro nas curvas da estrada de Santos. A estrada e o automóvel brasileiros, repetindo o seriado americano *Route 66*, patrocinado pela GM, também seriam personagens de um dos primeiros seriados brasileiros para a TV, o Vigilante Rodoviário, ao lado de seu fiel cão Lobo, merchandising da Simca<sup>96</sup>. O Brasil, país de relativamente poucos motoristas, transformou-se no início dos anos 1970 em um celeiro de campeões de Formula 1. Aliás, desde muito cedo as corridas de automóveis empolgaram os brasileiros, tendo o primeiro carro brasileiro esportivo sido construído em 1940, o famoso Woerdenbag. Com a instalação da indústria automobilística, montadoras como a Willys, a Vemag, a Simca e a FNM passaram a produzir, anualmente, carros fora de série para serem expostos no Salão do Automóvel, seguindo a tendência internacional de apresentar protótipos futuristas e velozes. Já na abertura do I Salão do Automóvel, em 1960, visitado por mais de 400 mil pessoas, o destaque foi o FNM-JK esportivo, vencedor das Mil Milhas Brasileiras, pilotado por um dos primeiros ases do País, Chico Landi.

Teóricos críticos ou entusiastas da pós-modernidade, para além de suas desavenças, tendem a concordar a respeito da tendência, hoje verificada, de um reforço do processo de compressão da relação tempo-espaço. De certa forma, se a modernidade fordista foi a expressão de um processo de compressão que já vinha se anunciando desde os primeiros momentos do capitalismo, pode-se afirmar que contemporaneamente, nos dias de flexibilidade, mesmo a compressão fordista já está superada e o capitalismo, tanto do ponto de vista de seu processo de acumulação quanto do ponto de vista cultural, tende a acelerar seu tempo de giro.<sup>97</sup>

Do ponto de vista das visões de mundo, a necessidade de tempos de giro cada vez mais curtos é refletida/construída pelas propagandas através do recurso, já antigo de algumas décadas, de associar sempre, e cada vez mais, o automóvel ao sucesso, freqüentemente com mulheres, e à velocidade. Assim, por exemplo, uma recente propaganda comparava os sonhos automobilísticos e eróticos de três homens. Somente o terceiro homem, o que possuía a marca certa, e não por acaso a mais veloz, tinha seus sonhos sensuais realizados. É importante destacar: a velocidade aqui está relacionada também às relações pessoais, porque o sonho do feliz proprietário do automóvel anunciado só seria satisfeito em um fugaz, posto que humanamente insustentável no longo prazo, *menage à quatre*. Portanto, tanto para os que pensam em termos de modernidade ou de pós-modernidade, a sensibilidade da velocidade continua sendo um

<sup>96</sup> cf. REIS, Ciro Dias. *Salão do automóvel: trinta anos de história*. São Paulo: Anfavea, 1990, p. 48.

<sup>97</sup> Cf. HARVEY, David. *Op. cit.*

elemento central. Mas a melhor tradução desta sensibilidade, com todas as suas conseqüências, e que poderia ser aplicada aos dias de hoje, não está em nenhuma propaganda de automóvel, mas em um clássico da música popular brasileira:

### *Sinal Fechado*

*Olá, como vai?  
 Eu vou indo e você tudo bem?  
 Tudo bem eu vou indo  
 Correndo pegar meu lugar no futuro, e você?  
 Tudo bem eu vou indo em busca de um sono tranqüilo, quem sabe?  
 Quanto tempo, pois é quanto tempo...  
 Me perdoe a pressa, é a alma dos nossos negócios  
 O, não tem de que, eu também só ando a cem  
 Quando é que você telefona, precisamos nos ver por aí  
 Pra semana prometo talvez nos vejamos, quem sabe?  
 Tanta coisa que eu tinha a dizer, mas eu sumi na poeira das ruas  
 Eu também tenho algo a dizer mas me foge à lembrança  
 Por favor telefona eu preciso beber alguma coisa rapidamente  
 Pra semana, o sinal, eu procuro você, vai abrir, vai abrir, prometo não esquecer, por favor não esqueça,  
 não esqueça, adeus...*

Em poucas palavras, Paulinho da Viola expressou, criticamente, toda a sensibilidade da velocidade: o olhar sempre para frente, a fragmentação das relações, a rápida circulação do capital, a lógica da circulação individual. Motorista de uma cidade como o Rio de Janeiro, Paulinho da Viola compôs esta música em 1969. Nos dias de hoje, ela teria sido improvável. O caos urbano da cidade que resultou da entrada massiva de carros em suas ruas, não permite que os motoristas cariocas andem a 100. Para confirmar sua natureza, só lhes resta uma alternativa: avançar o sinal.

## 4- (In) Conclusão

Este trabalho buscou apresentar uma visão panorâmica da indústria automobilística brasileira e seus desdobramentos no campo da cultura e do urbanismo. Neste momento, mais do que uma conclusão, cabe a retomada de algumas questões abordadas ao longo do texto.

É necessário chamar a atenção, previamente, para o fato de que o atual processo de globalização produtiva e financeira e a reestruturação da economia mundial encerram tendências que vão além do mundo da produção propriamente dito, embora com ele estejam interrelacionados. O setor de serviços, que no Brasil correspondia a 42,6% do emprego em 1989 e passou para 46,7% em 1995,<sup>98</sup> por exemplo, assim como o aprofundamento da mercantilização do conhecimento em áreas como a informática, são elementos centrais do processo hoje vivido.

Isto quer dizer que a centralidade vivida pela indústria automobilística nas economias de diversos países até os anos 80, vem dando lugar a uma nova configuração destas mesmas economias e, se nos anos 50, o que era bom para a GM era bom para os Estados Unidos, nos dias de hoje a Microsoft e outras gigantes da informática têm significativo peso relativo. Ainda assim, a indústria automobilística foi a mais importante indústria do século XX e tudo leva a crer que continuará a ocupar um lugar de destaque na nova economia que se gesta. A GM continua sendo a maior corporação do mundo em termos de receita e, das 5 maiores corporações, 3 são montadoras e uma pertence ao setor de petróleo.<sup>99</sup> Por outro lado, o princípio da flexibilização que hoje rege, ou busca reger, as relações entre os atores coletivos teve seu berço na indústria automotiva japonesa, penetrou no Ocidente através de fábricas de automóveis japonesas e, a partir delas, colocou em xeque os compromissos consolidados entre Estados nacionais, suas empresas e o trabalho organizado. Sendo assim, parece fundamental o acompanhamento do que ocorre em tal indústria.

Já foi referido algumas vezes ao longo deste texto a dimensão anti-sindical encerrada no processo de flexibilização da indústria automobilística. Desde sua origem toyotista na década de 50, com a formação de um núcleo de operários estáveis cercados por trabalhadores precários no setor de autopeças, passando pela entrada das montadoras japonesas no mercado americano e seus enfrentamentos como UAW-CIO, até a descentralização geográfica ora vivida no Brasil, a flexibilização tem buscado maximizar o processo de acumulação e, para tal, desarticular a ação sindical é um passo evidente. Ocorre que a ofensiva anti-sindical (e anti-estatal), ao minar os compromissos sociais firmados no pós-Segunda Guerra, e que foram a base do longo período de prosperidade vivido pelo Ocidente até os anos 1970, vem colocar um vazio institucional ainda não ocupado, e que deixa às grandes empresas o poder de acelerar, de acordo com suas estratégias competitivas, o ritmo da acumulação. O problema que se coloca é, de certa forma, o mesmo colocado em 1929: até que ponto é possível aumentar indefinidamente a produtividade do trabalho e, ao mesmo tempo, não só fragilizar crescentemente o poder de compra dos assalariados como mesmo eliminar sistematicamente postos de trabalho

---

<sup>98</sup> CARDOSO, Adalberto Moreira. *Op. cit.*, p. 65.

<sup>99</sup> Cf. *Fortune Americas*. Vol. 4, n. 16, 8 de agosto de 2000, p. 7.

mais bem remunerados? Nos Estados Unidos, tal tendência tem levado a uma crescente concentração da renda. Entre 1980 e 1995 nos Estados Unidos, para uma inflação acumulada de 85%, os salários industriais cresceram 70% e o salário mínimo apenas 37%, ao passo que a produtividade do trabalho teve um ganho de 24% e os lucros das grandes empresas aumentaram 145%.<sup>100</sup> No Brasil, a PNAD recentemente publicada revela que houve uma relativa desconcentração da renda no Brasil, não em função de uma melhora efetiva da distribuição da renda, mas porque houve uma queda geral dos rendimentos nos últimos anos.

Ainda assim, o processo de fragilização do movimento sindical brasileiro ainda está longe de ter sido completado, e a manutenção da CLT, da Justiça do Trabalho e da atual estrutura sindical podem estar servindo como elementos contrarrestadores da flexibilização. No entanto, no momento em que estes instrumentos forem abolidos (se o forem), de forma a definitivamente flexibilizar as relações de trabalho no Brasil – como o contrato temporário já buscou fazer –, a força de trabalho brasileira estará diante de um processo de mercadorização que potencialmente fará rebaixar ainda mais os seus custos. Neste quadro, é possível que um processo de queda geral nos rendimentos seja acompanhado pela concentração efetiva da renda.

Em suma, assiste-se hoje, em todo o mundo e também no Brasil, a um processo generalizado de quebra de antigos compromissos sociais sem que nenhum novo esteja sendo gestado no sentido de se estabelecer padrões de distribuição da renda e da riqueza capazes de sustentar o consumo de uma produção crescente de mercadorias. Mais do que a quebra de antigos compromissos e a ausência de novos, assiste-se à própria busca pela eliminação ou minimização dos recursos políticos de dois dos atores pactuantes, o Estado e os sindicatos. Em outras palavras, um novo modo de regulação social e economicamente sustentável não está ainda no horizonte, sequer os atores coletivos que formarão a sua base. Este é um ponto fundamental: a ofensiva empresarial expressa na flexibilização representa um ataque não só a compromissos institucionalizados, mas aos próprios atores que os firmaram. Neste sentido, o que se busca não é firmar novos compromissos entre atores coletivos, mas a ausência mesma de compromissos.

Este cenário torna-se ainda mais crítico quando confrontado com a saturação do mercado hoje existente em países como os Estados Unidos e, dado o quadro de concentração da renda brasileiro, mesmo no Brasil. Ao contrário do que ocorria nos anos 1950 e 1960 nos Estados Unidos, e durante os anos 1990 no Brasil, quando, graças a um acordo envolvendo sindicatos, o governo e as montadoras, o preço dos veículos foi bastante reduzido, a produção automotiva hoje não se dirige a um mercado em expansão, mas principalmente para um mercado de reposição. No Brasil, a proposta de renovação da frota, feita inicialmente pelo movimento sindical, explicita tal fato. O programa, claro está, recebeu o apoio das montadoras, que com ele visam reduzir o tempo de vida útil de cada veículo, de modo a sustentar este mercado de reposição.

Tem-se assim uma situação peculiar. Eleva-se cada vez mais a produtividade do trabalho, eliminando-se postos de trabalho bem remunerados e produzindo-se cada vez mais carros, para mercados saturados. Uma solução paliativa para este quadro são os programas de renovação da frota, que visam justamente diminuir o tempo de

---

<sup>100</sup> Cf. SWEENEY, John. “America needs a raise”. In FRASER, Steven e FREEMAN, Joshua (orgs.). *Audacious democracy: labor, intellectuals and the social reconstruction of America*. Boston e Nova York: Houghton Mifflin Co., 1997, p. 14.

obsolescência dos veículos, permitindo um fôlego maior à aceleração da acumulação. Também as fusões, *joint-ventures* e outros tipos de associações entre as empresas têm sido buscadas para dar algum tipo de coerência a este processo. Assim, por exemplo, a Chrysler e a Daimler fundiram-se para formar a quinta corporação do mundo em faturamento,<sup>101</sup> em um processo de concentração de capital que tem atingido diversos outros setores, como a indústria farmacêutica e a de comunicações, comparável em plenitude ao ocorrido na virada do século XIX para o XX nos Estados Unidos, quando surgiram as primeiras manifestações de intelectuais como Herbert Croly, o principal ideólogo do Movimento Progressista americano, no sentido da necessidade de se fortalecer o Estado e os sindicatos de modo a contrarrestar o poder até então incontestável das grandes corporações.

Seja como for, a contradição vivida pelo atual momento da indústria automobilística está evidenciada. Em 1952, o líder sindical Walter Reuther, do UAW-CIO, visitou uma nova planta da Ford, em que a empresa vinha tentando modernizar seu processo produtivo através da automação. Na ocasião, um executivo da empresa virou-se para ele e disse: “Sabe Walter, nenhuma destas máquinas (que substituíam trabalhadores) pagam contribuições para o sindicato”. Em resposta, Reuther afirmou: “E nenhuma delas compra carros da Ford”.<sup>102</sup> Como também terão dificuldades crescentes de consumir veículos e peças os trabalhadores brasileiros demitidos pelo atual processo de reestruturação produtiva ora vivido pela indústria automotiva. Destes, apenas 17% conseguiram novos postos de trabalho de qualidade equivalente à anterior.<sup>103</sup>

Mas mesmo que máquinas comprassem carros, ou que um novo compromisso social fosse construído em torno, por exemplo, da desvinculação da renda dos cidadãos à sua inserção no processo produtivo, cerne do compromisso social-democrata de países como a Suécia,<sup>104</sup> possibilitando tanto a expansão do mercado de automóveis no Brasil como um menor tempo de vida útil para os automóveis, ainda assim a indústria automotiva encerra a contradição de voltar-se para um padrão de deslocamento individual cada vez mais insustentável. Em suma, existe uma evidente contradição entre o incentivo à produção de automóveis e a capacidade das cidades brasileiras em absorvê-los.<sup>105</sup> Os limites urbanos à utilização do transporte individual são evidentes, a menos que recursos públicos importantes sejam desviados de diversas áreas de investimentos para viabilizar o desadensamento populacional dos grandes centros, tal qual ocorrido nos Estados Unidos a partir dos anos 1950.

Mas mesmo nos Estados Unidos, a pátria por excelência dos automóveis, a opção rodoviária tem se revelado cada vez mais problemática. Na recente campanha eleitoral à Presidência da República, um dos temas mais caros ao candidato democrata Al Gore foi

<sup>101</sup> Cf. *Fortune Americas*. Vol. 4, n. 16, 8 de agosto de 2000, p. 7.

<sup>102</sup> Cf. LICHTENSTEIN, Nelson. *Walter Reuther. The most dangerous man in Detroit*. Urbana e Chicago: University of Illinois Press, 1995, p. 291.

<sup>103</sup> Cf. CARDOSO, Adalberto Moreira. *Op. cit.*, 2000, p. 197. Este estudo é particularmente interessante pois, ao invés de concentrar-se nos impactos da reestruturação produtiva sobre o processo de produção no chão-da-fábrica, volta-se para os destinos daqueles que foram dele excluídos. De particular interesse é o fato de que não é apenas a reestruturação produtiva que gera desemprego, mas também a gestão predatória da mão-de-obra, com altos índices de rotatividade, como no setor de autopeças.

<sup>104</sup> ESPING-ANDERSEN, Gosta. “As três economias políticas do welfare-state”. In *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, n. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991.

<sup>105</sup> Cf. PEREIRA, Willian, AQUINO, Nino e BASTOS, Márcio. *Op. cit.*, p. 29.

a necessidade de se rever o padrão de ocupação do solo, determinado pela utilização massiva e diária do automóvel. O fato é que a expansão suburbana, sem a qual os automóveis perdem capacidade de locomoção, tem levado a que os deslocamentos diários aos locais de trabalho sejam cada vez mais longos, portanto mais caros, tanto em termos de consumo de combustível quanto de horas não trabalhadas ou não utilizadas no consumo. Por ano, em 24.536 km de vias expressas urbanas pesquisadas nos Estados Unidos, 485 milhões de horas são perdidas em congestionamentos sistemáticos e 767 milhões em congestionamentos eventuais, totalizando um desperdício de 5,1 bilhões de litros de combustível.<sup>106</sup> Por outro lado, os novos subúrbios têm atingido áreas até recentemente destinadas a mananciais ou reservas florestais, e de uma forma tão acelerada que, mesmo em Washington-DC, no mês de janeiro de 2000, portanto em pleno inverno, ursos foram vistos vagando por um subúrbio em busca de um local de hibernação. Em suma, os americanos estão começando a perceber que o deslocamento diário de dezenas de milhões de pessoas através de transporte individual, resultado de pesados investimentos nos anos 50, quando o governo americano direcionou todos os seus investimentos em transportes para a construção de vias expressas, acarreta custos diretos e indiretos, compartilhados pelo conjunto da sociedade, que precisam ser evidenciados e rediscutidos.

Diante deste cenário, torna-se claro que o novo momento de modernização vivido pela indústria automotiva no Brasil contém elementos para resultar em custos diretos e indiretos maiores, através de incentivos e isenções fiscais para as montadoras, assim como de investimentos na adequação urbana, e custos ambientais difusos, do que em impactos positivos na promoção do crescimento econômico e na geração de novos empregos de elevada remuneração.

Nos anos JK, a instalação da indústria automobilística no Brasil era vista como um elemento importante de superação do subdesenvolvimento do país. Vivia-se então sob a égide do pensamento dualista da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal) e do Instituto Superior de Ensinos Brasileiros (Iseb), segundo o qual a formação social brasileira seria fracionada em duas formações antagônicas, uma moderna e outra tradicional, a segunda obstaculizando o livre desenvolvimento da primeira. Como consequência, o país era pensado a partir de dicotomias tais como campo *versus* cidade, sertão *versus* litoral e Estado *versus* sociedade. Desta forma, as desigualdades sociais do país eram percebidas como heranças do Brasil arcaico, rural e patrimonialista, e seriam superadas através da modernização, industrialização e urbanização da sociedade brasileira. Nos anos 1970, o dualismo seria duramente criticado por sua incapacidade estrutural em compreender o processo de modernização capitalista pelo qual o país passava, em que o acelerado crescimento econômico não vinha acompanhado pela melhoria efetiva da qualidade de vida e da incorporação de massas ao circuito produção-consumo.<sup>107</sup>

Ainda assim, o desenvolvimentismo de matriz cepalina e isebiana continua forte no pensamento econômico e social brasileiro, e qualquer surto de crescimento é visto como inerentemente positivo, algo que pode socializar benefícios por si mesmo, mesmo

---

<sup>106</sup> Cf. Vasconcellos, Eduardo. “Deseconomias do transporte urbano. Visão geral da experiência internacional”. In *Revista dos Transportes Públicos*, Ano 21, 1º trimestre, 1999, p. 22.

<sup>107</sup> Cf. o clássico OLIVEIRA, Francisco de. “A economia brasileira: crítica à razão dualista”. In *Seleções Cebrap*, n. 1. São Paulo: Cebrap/Brasiliense, 1975, p. 5-78.

que seja um crescimento que, por sua própria dinâmica, aprofunde as desigualdades e os conflitos sociais. A crítica a este tipo de desenvolvimentismo deve continuar, portanto, como ponto central da agenda democrática, e a indústria automotiva constitui certamente um excelente estudo de caso para tal. Mesmo porque, se nos anos JK, a burguesia industrial revelou-se fracamente consciente do papel histórico a ela atribuído pelos desenvolvimentistas, qual fosse, o de eliminar as iniquidades sociais supostamente resultantes dos resquícios do Brasil arcaico, patrimonialista e rural, nos dias de hoje a estratégia das grandes empresas visa justamente o contrário: os investimentos que têm sido feitos nos últimos anos buscam eliminar postos de trabalho onde eles já existem, como nas antigas plantas automotivas, ou produzir automóveis gerando um número mínimo de novos postos, como no caso das novas plantas.

Tal fato se evidencia no processo que tem-se verificado no Brasil de descentralização geográfica do complexo automotivo, com a criação de pólos no Nordeste, Rio Grande e Paraná e Rio de Janeiro. Tal movimento é geralmente apresentado como extremamente benéfico, por melhor distribuir os novos investimentos e contribuir para a atenuação dos desequilíbrios regionais. Tais benefícios, no entanto, são duvidosos, pois, por um lado, freqüentemente se dão às custas do desinvestimento e perda de empregos no ABCD paulista e, por outro, não se traduzem na efetiva realização das expectativas: os salários recebidos pelos trabalhadores destas regiões são bastante inferiores aos dos trabalhadores do ABCD, o número de postos de trabalho gerados é pequeno e as regiões ainda acabam por arcar com custos indiretos não previstos inicialmente, como a favelização de Resende explicita. Por outro lado, os efeitos-cascata destes novos investimentos sobre o conjunto do parque industrial brasileiro também são bastante diferenciados dos ocorridos nos anos JK. Na ocasião, buscava-se, dentro de uma política de substituição de importações, nacionalizar a produção de peças e acessórios, estimular a produção de aço e outros insumos, fortalecer o setor de serviços etc. Tratava-se então de uma política industrial que visava criar um parque industrial integrado. Nos dias que correm, no quadro da globalização produtiva e financeira, o complexo automotivo brasileiro tem se integrado com outros complexos automotivos, particularmente o argentino, com o qual mantém um intenso intercâmbio, resultando na perda de empregos de ambos os lados. A este quadro geral, deve somar-se a percepção de que o mercado brasileiro de automóveis é restrito e possui custos indiretos extremamente altos, tanto ambientais quanto urbanos e econômicos, que são socializados pelo conjunto da sociedade, como o estudo de caso do Rio de Janeiro buscou evidenciar. Neste sentido, constitui uma contradição o esforço de se produzir cada vez mais automóveis para centros urbanos inadequados para recebê-los.

Ocorre que a crítica ao desenvolvimentismo de matriz isebiana fundamentado na indústria automotiva é de difícil execução, dados os interesses que se articulam em torno desta indústria. O faturamento das montadoras representou mais de 10% do PIB industrial brasileiro de 1998 e a indústria automotiva gera direta e indiretamente algo em torno de 5,5 milhões de empregos, em atividades como a montagem de veículos, mineração, siderurgia, autopeças, sistema financeiro, agências de publicidade, distribuidoras de veículos, oficinas mecânicas, agências de seguro etc. Seus interesses são portanto bastante difusos e defendidos por uma ampla gama de atores, aos quais devem ser somados as matrizes das montadoras e seus Estados de origem, o próprio Estado brasileiro, que dela auferir impostos, e os trabalhadores que defendem seus postos de trabalho. No nível das cidades, os interesses da indústria automobilística são reafirmados

pela histórica aliança entre poder local, empreiteiros e empresários de ônibus. Assim, por exemplo, as principais obras viárias do Rio de Janeiro, nos últimos anos, e que servem como vetores do crescimento da cidade e da região metropolitana, foram rodoviárias: as Linhas Amarela e Vermelha e a Via Light. A registrar, o fato de que, em média, as vias expressas urbanas permanecem ociosas durante pelo menos 2/3 da duração do dia útil.<sup>108</sup>

Coroando esta articulação de interesses os mais variados, está a hegemonia cultural do princípio da compressão tempo-espço, que tem no automóvel seu elemento central de realização no dia-a-dia dos cidadãos. Uma visão crítica da “civilização do automóvel” seria certamente incompleta caso não apontasse para a necessidade da construção de novos valores, de uma nova hegemonia cultural, na qual possuir um automóvel, de preferência caro, do ano, veloz e desejavelmente importado, deixe de ser a medida de tudo.

---

<sup>108</sup> cf. PEREIRA, Willina, AQUINO, Nino e BASTOS, Márcio. *Op. cit.*, p. 31.

## 5- Princípios gerais para algumas propostas

Realizada esta reflexão, resta a necessidade de se delinear algumas propostas que norteiem o debate em torno do setor automotivo. De forma bastante preliminar, alguns princípios gerais podem ser apresentados:

- **Transporte ferroviário urbano e de carga:** Existe um consenso, expresso pelo próprio Programa Brasil em Ação do governo federal, e que deve ser assumido pelo conjunto da sociedade, acerca da necessidade de se dar um maior peso relativo aos transportes ferroviários no Brasil. No entanto, o Programa atribui à iniciativa privada o esforço de reverter o atual quadro de ampla hegemonia do transporte rodoviário, principalmente no que se refere às cargas. Aí reside o problema. Se a opção rodoviária, agravada pelos problemas levantados nas reflexões anteriores, traz deseconomias tão severas, é desejável que, ao contrário, o Poder Público, e não o mercado, induza os investimentos necessários para tal reversão, através de políticas tais como a implementada na Alemanha e outros países europeus, em que um imposto sobre combustíveis contribui para o financiamento do transporte, principalmente o coletivo urbano. Em suma, incentivos fiscais, subsídios e financiamentos do BNDES, muitos dos quais oriundos da guerra fiscal hoje travada entre estados e municípios e dirigidos à instalação de montadoras de automóveis e obras públicas urbanas e rodoviárias, devem ser, ao menos em parte, redirecionados para o financiamento da expansão da malha ferroviária nacional. Por outro lado, a privatização dos principais troncos ferroviários e do metrô do Rio não têm, até o momento, resultado nas melhorias e novos investimentos previstos e, portanto, estas concessões devem ser rigorosamente fiscalizadas. No caso do metrô do Rio, o caso é mais grave, pois os serviços metroviários, como os de transportes públicos em geral, são percebidos, principalmente por governos social-democratas como o brasileiro, como instrumentos de distribuição de renda. Ao ser privatizado por um governo estadual também social-democrata, o metrô carioca deixou claramente de cumprir sua função social. Tal privatização, portanto, deve ser revista, assim como rediscutido o conjunto dos transportes públicos no Rio de Janeiro, de forma a crescentemente desestimular o uso diário do automóvel;
- **Código Nacional de Trânsito:** O Código busca criar uma cidadania no trânsito, normatizar e publicizar a maneira de condução dos veículos. Sua aplicação rigorosa, além de tornar o trânsito mais cidadão, pode contribuir para a reinvenção das cidades brasileiras. A questão do estacionamento é um bom exemplo. O Código combate, com rigor, o estacionamento irregular, buscando resgatar as calçadas para os pedestres. No entanto, não existe hoje nas cidades brasileiras estacionamento adequado para todos os automóveis. Os erros de planejamento urbano já foram cometidos, e não será uma legislação que irá revertê-los, mas o constrangimento sistemático ao estacionamento irregular pode servir como um desestímulo ao transporte individual e um incentivo ao transporte coletivo. Assim, o Código pode contribuir para o estímulo de novas políticas baseadas nos transportes coletivos,

articuladas a políticas habitacionais e de geração de emprego e renda nas médias e grandes cidades. Neste sentido, os movimentos sociais ligados à questão urbana têm no Código um importante instrumento de luta no sentido de republicar os espaços públicos hoje privatizados pela circulação e estacionamento de carros;

- **Publicidade:** a função da publicidade é criar hábitos de consumo e estilos de vida. No caso da indústria automobilística, a propaganda sempre associa estilos de vida modernos à velocidade e à potência dos carros. Há uma evidente contradição entre as imagens que expõem carros em altas velocidades, ou contracenando com felinos ou aviões e por vezes executando manobras arriscadas, e o Código Nacional de Trânsito. Tal tipo de propaganda, assim como a do cigarro, deveria ser melhor regulamentada;
- **Trabalho, emprego e renda:** Os trabalhadores inseridos no processo produtivo da indústria automotiva constituem, focalmente, a categoria mais atingida pelo processo de reestruturação ora em curso e as respostas para seus dilemas não são fáceis. Duplamente atingidos, tanto pela introdução de novas tecnologias e métodos gerenciais quanto pelas sucessivas tentativas de desregulamentação do uso da mão-de-obra, eles têm visto suas bases sindicais diminuir numericamente e seus recursos políticos e econômicos fragilizarem-se. Por outro lado, aqueles que são excluídos do complexo automotivo raramente conseguem novos postos de igual qualidade, engrossando as fileiras dos trabalhadores na área de serviços ou no emprego informal. O que este trabalho buscou explicitar é que estas mudanças resultam não de um inexorável processo de modernização, mas da quebra de compromissos sociais e políticos vigentes desde o pós-Guerra e, até o momento, da inexistência de novos compromissos que garantam a sustentabilidade de todo o sistema, para não falar de sua justiça equitativa. Mais do que isto, assiste-se hoje à fragilização dos próprios atores pactuantes, como os sindicatos e os Estados nacionais, principalmente em países como o Brasil e a Argentina. Em suma, mais do que um debate relativo à manutenção de postos de trabalho, trata-se hoje da construção de um novo compromisso social ambiental e socialmente sustentável e incluyente. Neste sentido, atuando isoladamente, o movimento sindical está claramente fadado à derrota. É preciso criar pontes com outros movimentos sociais, tanto em nível nacional quanto internacional, de modo a reverter as tendências à apartação social que a acumulação flexível e a hegemonia conservadora, que a legitima culturalmente, encerram. Portanto, não basta “pensar globalmente e agir localmente”, é necessário pensar e agir globalmente: os metalúrgicos americanos, alemães, mexicanos e brasileiros devem unir-se e unir suas agendas às dos metalúrgicos japoneses, pois a Ford, a Honda, a GM e a Toyota têm estratégias mundiais. Também as agências como a Organização Internacional do Comércio podem ser percebidas como estratégicas na construção de acordos internacionais que exijam padrões mínimos de condições de trabalho e segurança social. A globalização, neste sentido, ao contrário do que tem ocorrido até hoje, pode contribuir para a elevação da qualidade de vida em áreas que têm sido historicamente palco de profundas desigualdades sociais, inclusive o Brasil. Por outro lado, se os novos métodos gerenciais e tecnológicos eliminam postos de trabalho e empurram trabalhadores qualificados para ocupações de menor remuneração, é imprescindível

criar-se mecanismos que desvinculem a renda da inserção no processo produtivo, até como forma de manter o consumo dos bens criados. Em outras palavras, é necessário desmercadorizar a força de trabalho, em um movimento claramente inverso ao que tem sido implementado até agora. Para tal, no entanto, é preciso que se construa um novo estatuto para o Estado, que democratize suas instâncias e amplie a esfera pública. O que parece claro é que o desafio colocado hoje, ao movimento sindical, e não só o brasileiro, é muito maior do que o enfrentado em qualquer um de seus momentos anteriores. Tratava-se, antigamente, de construir um compromisso como o fordismo keynesiano ou pacto trabalhista; hoje, trata-se de contribuir para a construção de um novo compromisso muito mais abrangente, um novo projeto civilizatório no qual o trabalho, os trabalhadores e os sindicatos possivelmente terão um estatuto bastante diferenciado do que gozaram durante o século XX.

## 6- Bibliografia

- ABREU, Maurício de. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor/IPLANRIO, 1987.
- ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles In(sustentáveis)*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Anfavea, 1999*. São Paulo: Anfavea, 1999.
- ARAGÃO, Joaquim José Guilherme. “Imposto sobre combustíveis: o modelo clássico alemão de financiamento fiscal das infra-estruturas de transporte público urbano”. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 2º trimestre, 1999, p. 97-121.
- ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (org.). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.
- ARBIX, Glauco. “Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro”. In *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000.
- ARBIX, Glauco. *Uma aposta no futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE JOÃO PESSOA. *Correspondência enviada ao Gabinete Civil da Presidência da República*. João Pessoa: 04 de maio de 1938. Arquivo Nacional, Fundo: Gabinete Civil da Presidência da República, Código 35, Instrumento de Busca SDE 025, Lata 9.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. “XII Congresso da ANTP”. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 3º trimestre, 1999.
- BERMAN, Célio e MARTINS, Osvaldo Stella. *Sustentabilidade energética no Brasil. Limites e possibilidades para uma estratégia energética sustentável e democrática*. Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático: FASE, 2000.
- BNDES. Área de Operações Industriais 2. Gerência do Complexo Automotivo. *Distribuição regional. Indústria automobilística e de autopeças*. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.
- BNDES. ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2. GERÊNCIA SETORIAL 2. *Carrocerias e cabines. Estamparia pesada*. Rio de Janeiro: BNDES, setembro de 1988.
- BNDES. ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2. GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO, n. 32. *Indústria automobilística no Mercosul*. Rio de Janeiro: BNDES, abril de 2000.
- BNDES. ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2. GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO 2. *Retrospectiva 98: Produção, n. 21*. Rio de Janeiro: BNDES, abril de 1999.
- BNDES. GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO. *Emprego na indústria automobilística e de autopeças*. Doc. n. 27, Dezembro de 1999.

- BOURDIEU, Pierre. Gostos e estilos de vida. In: ORTIZ, Renato (org.). *Pierre Bourdieu*. São Paulo, Editora Ática, 1994.
- BOYER, Robert. *A teoria da regulação: uma análise crítica*. São Paulo: Nobel, 1990.
- BRANCO, Adriano Murgel. “Os custos sociais do transporte urbano brasileiro”. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 1<sup>o</sup> trimestre, 1999.
- BRASIL. CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1960, p. 10 e BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório do ano de 1957. Um plano em marcha*, n. 23. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958.
- BRASIL. GEIPOT. *Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil*, 1998.
- BRASIL. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes*, 1998.
- BRASIL. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes: 1993-97*, 1998.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil. Um plano em marcha*, n. 9. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957.
- BRASIL. *PROGRAMA BRASIL EM AÇÃO*. Capítulo 8.
- CASTRO, Nadya Araújo de (org.). *A máquina e o equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- CARDOSO, Adalberto Moreira. *Trabalhar, verbo transitivo. Destinos profissionais dos deserdados da indústria automobilística*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.
- COBEN, Stanley. “Os primeiros anos da América Moderna”. In: LEUCHTENBURG, William (org.). *O século inacabado: a América desde 1900*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- ESPING-ANDERSEN, Gosta. “As três economias políticas do welfare-state”. In *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, n. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991.
- FLINK, James. *The automobile age*. Cambridge: MIT Press, 1993
- Fortune Americas*. Vol. 4, n. 16, 8 de agosto de 2000.
- GENERAL MOTORS CORPORATION. *Twenty-eight annual report of General Motors Corporation. Year ended Dec. 31, 1936*.
- GOMES, Ângela Maria de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.
- GORDON, Colin. *New Deals: business, labor and politics in America, 1920-1935*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.
- GUNET, Thomas. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.
- GRAMSCI, Antônio. *Maquiavel, a política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1988.

- GREENPEACE. *Automóveis: saúde agredida e alterações no clima do planeta*, 07.07.2000.
- HALBERSTAM, David. *The fifties*. Nova York: Ballantine Books, 1994.
- HALL, Peter. *As cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- HANASHIRO, Getúlio. *Motos no tráfego urbano*. São Paulo: Secretaria Municipal dos Transportes, s.d.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- HIRSCHMAN, Albert. *A retórica da intransigência. Perversidade, futilidade, ameaça*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- HOBSBAWM, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
- Jornal do Comércio*, 17.10.1999.
- KLUG, Thomas. "Employer's strategies in the Detroit labor market, 1900-1929". In LICHTENSTEIN, Nelson e MEYER, Stephen (orgs.). *On the line. Essays in the history of auto work*. Urbana e Chicago: University of Illinois Press, 1989.
- LATINI, Sidney. *Súmula automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Tama, 1984.
- LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos de atividade do GEIA. Depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados pelo economista Sydney Latini, Secretário Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 16 de junho de 1959*. Rio de Janeiro: 1959, p. 11.
- LICHTENSTEIN, Nelson. Walter Reuther. The most dangerous man in Detroit. Urbana e Chicago: University of Illinois Press, 1995.
- LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização no Terceiro Mundo*. São Paulo: Nobel, 1988.
- MALIN, Mauro e JUNQUEIRA, Ivan. "Negrão de Lima" in BELOCH, Israel e ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro, 1930-1984*. Rio de Janeiro: Forense Universitária/FGV/CPDOC/Finep, 1984.
- MARINHO, Luiz. "Emenda Ford: ponderações e propostas". In *Mural*, 16.07.1999.
- McELVAINE, Robert. *The Great Depression. America, 1929-1941*. Times Books, 1984.
- MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, como patrono da turma de engenheiros especializados em automóvel, de 1958, da Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil*. Rio de Janeiro: 1959.
- MEYER, Stephen. *The Five Dollar Day. Labor, management and social control in the Ford Motor Company, 1908-1921*. Albany: State University of New York Press, 1981.
- Mural* do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no site <http://www.smacb.org.br/mural>
- NAVARRO, Vicente. "Welfare e keynesianismo militarista na Era Reagan". In *Lua Nova*, n. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991.

NEGRO, António Luigi. *Ford Willys anos 60. Sistema auto de dominação e matalúrgicos do ABC*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da Unicamp. Campinas: mimeo, 1994.

OLIVEIRA, Francisco de. “A economia brasileira: crítica à razão dualista”. In *Seleções Cebrap*, n. 1. São Paulo: Cebrap/Brasiliense, 1975, p. 5-78.

PEREIRA, Willian, AQUINO, Nino e BASTOS, Márcio. “Uma análise da relação entre as deseconomias associadas ao transporte urbano e o tamanho das cidades brasileiras”. In *Revista dos Transportes Públicos*, Ano 22, 1º trimestre, 2000.

PIM-DG e PIM-PF, disponíveis no site do IBGE: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993-1994*.

REIS, Ciro Dias. *Salão do automóvel: trinta anos de história*. São Paulo: Anfavea, 1990.

RIGAMONTE, Rosane Cristina. “Severinos, Januários e Raimundos: notas de pesquisa sobre os migrantes nordestinos de São Paulo”. In MAGNANI, J.G. e TORRES, L.L (orgs.). *Na metrópole. Textos de antropologia urbana*. São Paulo: Edusp/Fapesp, 1996.

SALDIVA, Paulo. “Rodízio de automóveis e saúde pública: um suporte médico ao debate”. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 22, 2º trimestre, 2000.

SANTOS, Angela maria e PINHÃO, Caio Márcio. *Pólos automotivos*. BNDES Setorial, n. 10. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.

SANTOS, Angela Maria Medeiros, PINHÃO, Caio Márcio e MATOS, Carolina Barbosa. *Panorama da indústria automobilística na América do Sul*. Rio de Janeiro: BNDES, AO2/Gerência Setorial 2.

SANTOS, Rafael José dos. Um percurso da mundialização: os norte-americanos e a consolidação da publicidade no Brasil. *Comunicação & Política*, Rio de Janeiro, vol. III, no. 2, maio-agosto de 1996.

SENNET, Richard. *O declínio do homem público. As tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SHAPIRO, Helen. *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Mutações do Trabalho*. Rio de Janeiro: Editora Senac Nacional, 1999.

SWEENEY, John. “America needs a raise”. In FRASER, Steven e FREEMAN, Joshua (orgs.). *Audacious democracy: labor, intellectuals and the social reconstruction of America*. Boston e Nova York: Houghton Mifflin Co., 1997.

*Valor*, 18 de julho de 2000.

*Valor*, 21,22,23.07.2000, p. B-10.

VASCONCELLOS, Eduardo. “Deseconomias do transporte urbano. Visão geral da experiência internacional”. In *Revista dos Transportes Públicos*, Ano 21, 1º trimestre, 1999.

WOMACK, James; JONES, Daniel; ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1992.