

Novas e antigas regiões automotivas em tempos de crise: Sul Fluminense, Camaçari e Grande ABC Paulista¹

João Assis Dulci²

¹ Trabalho apresentado no 40º Encontro Anual da Anpocs, Seminário Temático 34S2

² Doutor em Sociologia pelo IESP/UERJ, professor da Universidade do Estado de Minas Gerais.

Novas e antigas regiões automotivas em tempos de crise: Sul Fluminense, Camaçari e Grande ABC Paulista

João Assis Dulci

Introdução

A indústria automotiva brasileira data de meados do século XX, tendo gozado de um período de reserva de mercado, com parcas interrupções, até o processo de abertura do mercado brasileiro nas décadas de 1980 e 1990. Ao longo dos anos 1990, em razão de um combinado de processos políticos e econômicos, o Brasil recebeu mais de uma dezena de novas plantas automotivas. As condições básicas são a reestruturação produtiva e a reespecialização industrial de países do centro para os países semi-periféricos, que ocupam as funções de novos mercados consumidores potenciais, plataformas exportadoras e *greenfields* em suas várias configurações (RADOSEVIC; ROZEIK, 2005). A expansão automotiva em direção ao leste europeu, ao México e à América do Sul fez com que se exportassem milhares de empregos para “novas” regiões automotivas.

No Brasil, a consolidação do Mercosul, as Câmaras Setoriais, o Novo Regime Automotivo e a abertura dos mercados, bem como o aumento do crédito, a flexibilização das leis trabalhistas e os salários mais baixos, se comparados aos países centrais, foram motivos básicos para a maior atratividade do país ante seus vizinhos, na disputa por novas plantas industriais. Depois de uma década de fraco crescimento econômico e persistência do desemprego em patamares elevados, observou-se, nos anos 2000, uma retomada do desenvolvimento, com estabilidade monetária e aumento do número de empregos (tanto formais, quanto informais) e renda. Diante do maior poder aquisitivo e da elevação do bem-estar geral da população, e alimentado por inúmeros incentivos fiscais, o setor automotivo foi um dos mais beneficiados pela conjuntura favorável. Porém, nos últimos anos, a trajetória ascendente da economia brasileira refreou, e os mais recentes dados sobre o Produto Interno Brasileiro mostram uma situação crítica.

Diante de tal cenário, o que propomos neste trabalho é analisar a situação da indústria automotiva desde a explosão da crise econômica mundial (2008, nos Estados Unidos) até os dias de hoje e identificar o reflexo da crise nos empregos da referida matriz

produtiva. Para tanto, replicamos o modelo adaptado (TORRES; CÁRIO, 2013), que utilizamos alhures, mapeando a cadeia produtiva automotiva (DULCI, 2015), com base nos grupos do Código Brasileiro de Ocupações e de investigação nos setores vinculados à indústria automobilística (a partir da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE), tendo como fonte os dados da Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho (RAIS/MTE). O objetivo aqui é jogar luz sobre quais trabalhadores foram desligados pelas montadoras, e quais foram mantidos e os setores mais atingidos. A hipótese básica é de que os trabalhadores diretamente ligados à produção são os primeiros demitidos. Escolhemos, para ilustrar a situação brasileira, a estratégia comparada, com dois “novos” territórios automotivos (o Sul do estado do Rio de Janeiro e o polo industrial de Camaçari, na Bahia), ante o “antigo” território do Grande ABC Paulista, de maneira a investigar se há diferenças no comportamento do empresariado quanto às plantas que sofreram processos de reestruturação ante as plantas já instaladas nos moldes mais modernos. Os dados utilizados compreendem os anos de 2008 a 2014 (o primeiro ano da crise e o ano mais recente com informações disponíveis nas bases do Ministério do Trabalho, respectivamente).

Apresentaremos aqui um breve histórico da trajetória recente da indústria automotiva no mundo e no Brasil para localizar as formas de inserção dos nossos casos, que serão apresentados em seguida. Após uma discussão sobre a crise mundial de 2008, apresentaremos os dados relativos ao emprego no setor automotivo.

A trajetória recente da indústria automotiva

A indústria automotiva brasileira é fruto de duas conjunturas distintas. A primeira, no florescimento do compromisso fordista como regime consolidado de acumulação, conforme compreendido pela Teoria da Regulação, no pós-Segunda Guerra Mundial (BOYER, 1990; LIPIETZ, 1989; dentre outros). A segunda, já no avanço liberal e desmanche do compromisso, num movimento de transnacionalização de empregos e plantas automotivas.

A reespecialização industrial do que chamamos de “segunda conjuntura” é fortemente ligada ao desmanche do compromisso fordista e, mais fortemente, ao avanço liberal nos países centrais. Países outrora semi-periféricos (casos de Japão, Coréia do Sul e os “Tigres Asiáticos”), bem como países centrais reconstruídos no pós-Guerra, como a

Alemanha e França, e casos bem sucedidos de social-democracia, como a Suécia, com base em processos de reestruturação produtiva em suas plantas automobilísticas, avançaram sobre mercados tradicionais do setor. Os Estados Unidos foram, provavelmente, o país mais atingido por esse processo, a partir da década de 1970. A perda de competitividade dos automóveis norte-americanos se agravou com as duas crises do petróleo, que impulsionaram os preços dos combustíveis (BOYER, 1990), tornando os modelos de alto consumo de combustível daquele país extremamente custosos para seus donos. Além disso, a evolução tecnológica em termos de competitividade industrial e as inovações em termos de métodos e de organização fabril impuseram uma posição defensiva às tradicionais montadoras de Michigan (BOYER & FREYSSENET, 2003). Com a invasão ao mercado norte-americano, acentuou-se a competição das montadoras, não só daquele país, por novas regiões do globo. A esse processo se soma o fim da cortina de ferro (VAN TULDER; RUIGROK, 1998; RADOSEVIC; ROZEIK, 2005), questões de política imigratória e de reestruturação produtiva nas plantas centro e norte-mexicanas (COVARRUBIAS, 1998; DRUCK, 1999; GUADARRAMA; OLIVEIRA, 2001; VEGA, 2004) e a exploração de mercado consumidor potencialmente expansível para o continente sul-americano, como o caso brasileiro, o que gerou uma concentração subcontinental de plantas em nosso país³ (CICCOLELLA, 1992; NOVIK, 2001; CARDOSO, 2006). Em todos esses processos, no entanto, buscava-se o aumento dos lucros através de redução de gastos e aumento da eficiência produtiva, configuração facilitada pelo desenvolvimento de tecnologias informacionais, em processos de compressão de tempo e espaço (CASTELLS, 2007; HARVEY, 2008), instrumentos fundamentais para as transformações do regime de acumulação global (HARVEY, 2011)⁴.

A partir do processo de transformações fabris, as multinacionais do setor automotivo gestaram configurações produtivas que foram exportadas para diversos países, no espírito de ocupação de novos espaços de produção, os chamados *greenfields* (VAN TULDER; RUIGROK, 1998; RADOSEVIC; ROZEIK, 2005). Se no Leste-Europeu e no norte do México configuram-se mais claramente casos de *greenfields* stricto sensu, o Brasil constitui-se num modelo híbrido, em que internamente se reproduz a dualidade

³ Como adiantado na introdução e esmiuçado mais adiante, esses não foram os únicos motivos pelos quais o Brasil recebeu novos investimentos automotivos.

⁴ Não se pretende aqui um esforço no sentido de esgotar o desmanche do compromisso fordista. Para tanto, ver Sassen (1988); Lipietz (1989); Boyer (1990; 1994); Harvey (1992;2007;2008;2011); Dreifuss (1996); Boltanski e Chiapello (2009), dentre outros.

brownfield x *greenfield*, embora não fique evidente que algumas das regiões escolhidas pelas multinacionais do setor sejam exatamente *greenfields*. Trata-se aqui de uma questão escalar, combinada a uma questão conceitual. Friedman, em texto de 1967, definia *greenfield* a partir de um prisma de planejamento regional, definindo-o como um ponto ótimo locacional para instalação de uma empresa. Scott Martin e João Paulo Veiga (2002) definem como “[...] regiões, em geral interioranas, sem (ou com pouca) tradição na indústria manufatureira, em especial na indústria automobilística” (p.19); para Olga Firkowski, seriam regiões cujas características principais são “inexistência de tradição industrial; fraca atuação sindical; baixos salários e governos interessados em atrair investimentos estrangeiros, o que, no Brasil, se manifestou no intenso processo de concessão de incentivos fiscais e financeiros, denominados ‘guerra fiscal’” (p. 76); Marco Aurélio Santana aponta a pouca tradição industrial e “baixa ou nenhuma densidade sindical” (SANTANA, 2010); e Kulfas et al. definem *greenfields* como o processo de implantação de uma fábrica, totalmente nova, com a tecnologia mais atual possível, em detrimento da estratégia de reestruturação produtiva de uma planta já existente (KULFAS et al., 2002). No caso brasileiro, apontamos que a aplicação do conceito de *greenfield* para algumas regiões automotivas da segunda grande onda de investimentos estrangeiros nos parece em parte equivocada, pelas definições acima apresentadas. No nível escalar, é possível transpor o conceito em termos subnacionais, indicando, como faz ampla literatura sobre trabalho no Brasil, que o Grande ABC Paulista tornou-se um *brownfield*, o que não faz, entretanto, que as “novas” regiões automotivas sejam automaticamente *greenfields*. É preciso descer mais um degrau na escala, mirando as dimensões meso e microrregional, para demonstrar, como no caso do Vale do Paraíba Fluminense, que o município de Volta Redonda representa um *brownfield* diante de Resende e Porto Real, *greenfields*. Ou, de forma mais adaptada, reconceituar a noção de *greenfield* em termos setoriais de produção, denominando, tanto para o Sul do estado do Rio de Janeiro, quanto para Camaçari, na Bahia, de *greenfield* setorial (DULCI, 2015), uma vez que a tradição industrial de ambas as regiões data das décadas de 1940 e 1970, respectivamente.

Apesar da pequena divergência conceitual, podemos afirmar que a década de 1990 representou uma nova onda de investimentos estrangeiros no Brasil. Isso se deu basicamente pela conjunção de alguns fatores relevantes, já fartamente apontados pela literatura especializada. As Câmaras Setoriais, a consolidação do Mercosul como merca-

do consumidor ampliado, a infraestrutura industrial, viária e portuária brasileira em comparação com nossos vizinhos do cone sul e as medidas de internalização dos investimentos especificamente automotivos representada pelo Novo Regime Automotivo (CARDOSO, 2006) foram as grandes motivações para novos investimentos. A “guerra fiscal”⁵ e os inúmeros incentivos diretos e indiretos, públicos e privados (COMIN, 2001; NABUCO et alli., 2002; ARBIX, 2006, etc.), foram os elementos que deram destino final à instalação das plantas industriais.

Os três casos

Os casos aqui estudados inserem-se na expansão da esteira produtiva global, em diferentes momentos. As primeiras plantas novas foram instaladas na segunda metade da década de 1990. No entanto, conforme desenhado aqui, buscaremos comparar o comportamento das plantas instaladas nos moldes “modernos”, reestruturadas desde seu início, com a região que mais claramente se conforma à noção de *brownfield* brasileiro: o Grande ABC Paulista, buscando identificar diferenças de comportamento para responder à nossa pergunta sobre o emprego automotivo a partir da recente crise mundial, controlando as variáveis “novas plantas” e plantas reestruturadas, ou tradicionais.

O Grande ABC Paulista é o primeiro grande cluster industrial brasileiro, muito favorecido por incentivos do Governo Federal e pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, cuja opção pelo rodoviarismo contribui para impulsionar a matriz automotiva. As grandes montadoras transbordaram em fábricas autopartistas. A região contou também com fábricas de outras matrizes. Porém, entre as décadas de 1970 e 1980, o ABC sofreu com os choques do petróleo, o início da abertura dos mercados brasileiros, a decrescente competitividade de suas fábricas e más decisões corporativas quanto ao mix de produção. O Grande ABC Paulista, outrora o “coração do ‘milagre brasileiro’”,

[...] começou a experimentar, a partir do início da década de 80, um acelerado processo de crise que se expressa no fechamento de unidades produtivas e transferência para outras regiões, retração do investimento, diminuição do volume de emprego, queda do rendimento médio da população, redução da participação no PIB industrial brasileiro. (LEITE, 2000: 89)

⁵ Para uma discussão mais aprofundada sobre o tema, ver Dulci, 2002.

Se a produção e o número de empregos na região observaram uma trajetória crescente entre 1970 e 1980, fortes oscilações na década de 1980 desembocaram num cenário crítico já nos primeiros anos da década de 1990. As Câmaras Setoriais, já muito estudadas (ver, por exemplo, Oliveira, 1993; 1999), a manifestação de trabalhadores brasileiros junto à Ford em Detroit e as lutas contrárias às reestruturações defensivas na região (BEDÊ, 1997) conduziram o poder público local a novas estratégias de salvação regional. A ascensão de um representante sindical do ABC à presidência da república, a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento e o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional complementaram o importante esforço da região para a reversão de trajetória fortemente negativa, recuperando, em parte, o desenvolvimento econômico local. As melhoras na conjuntura econômica consolidaram esse processo, invertendo a trajetória negativa e elevando em níveis relevantes a produção, as exportações e os licenciamentos de automóveis no país. A ampliação do crédito ao consumidor, incluindo crédito para automóveis usados, as alterações no mix produtivo e a instalação de novas plantas no país configuraram um cenário que parecia sólido até fins da década de 2010. O esforço para adiar os sinais de crise, em razão das medidas anticíclicas adotadas de pronto pelo Governo Federal, foi bem sucedido na salvaguarda dos empregos da região, mesmo quando do declínio do setor siderúrgico.

O Polo Industrial de Camaçari é resultado dos esforços para a redução da desigualdade de desenvolvimento regional no Brasil, a partir da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), do Plano de Desenvolvimento da Bahia (PLAN-DEB) e de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (MENDES, 2006; ANDRADE, 2009). Inicialmente pensado como um polo petroquímico de refino de petróleo da Petrobras (à época chamava-se Complexo Petroquímico de Camaçari – CO-PEC), o polo iniciou suas operações atraindo, aos poucos, indústrias do setor químico (como borrachas e plásticos). Mais recentemente, iniciativas do setor farmacêutico e de química avançada foram observadas no polo, que acabou por receber, na virada do século, a planta da Ford Motors do Brasil.

Ao longo de sua existência, acentuaram-se os problemas de desigualdades regionais baianas, com surtos de desarranjo urbano e crescente hiato na estratificação social não apenas no município de Camaçari, mas em toda a Região Metropolitana de Salvador.

Na capital do estado moram os ocupantes de cargos mais elevados das empresas do Polo, ao passo que os operários do chão das fábricas habitam em Camaçari, Lauro de Freitas, Dias D'Ávila e Candeias, mais fortemente. O município divide-se em três grandes regiões: o centro, onde se concentram os camaçarienses, o Polo e o litoral, onde situam-se os condomínios de luxo (CASTRO, 1988; PESSOTTI; PESSOTTI, 2010; DULCI, 2015).

A instalação da planta referente ao Projeto Amazon, da Ford Motors, deu-se após o início do debate sobre os incentivos oferecidos à montadora pelo governador Antônio Britto, que havia sido sucedido pelo então governador eleito Olívio Dutra, do Rio Grande do Sul. A Ford desistiu de tocar seu projeto naquele estado e recebeu a oferta de incentivos, financiamentos, isenções e doação de terreno por parte do governo da Bahia, em debates capitaneados pelos então governador César Borges e senador Antônio Carlos Magalhaes, que asseguraram a aprovação da emenda ao Novo Regime Automotivo especial para o Norte, Nordeste e Centro-oeste. A planta tem capacidade de produção de 250 mil veículos/ano, e já foi identificada como a fábrica de maior produtividade da montadora no mundo.

Por fim, o Vale do Paraíba Fluminense, microrregião composta pelos municípios de Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Resende, Quatis, Rio Claro e Volta Redonda, conforma o terceiro caso aqui analisado. Em outro trabalho, identificamos que a disparidade em termos de desenvolvimento entre os nove municípios da região conforma três grupos de baixo, médio e alto desenvolvimento (DULCI, 2009). No entanto, também se percebe um enorme fluxo de pessoas e relações que permitem identificar a região como um corpo integrado (IBGE, 2008). Apoiando-nos na tipologia proposta por Anssi Paasi (2000), afirmamos que o Vale do Paraíba Fluminense é uma região que resulta de um processo de acumulação de capital, em decorrência da produção desigual dos lugares, mas sem uma prévia demarcação de fronteiras, o que se mostra muito claro pelos processos históricos que têm a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional como centro. É também uma região historicamente construída por inúmeros tipos de relação e um espaço de conformação de práticas sociais, institucionalizadas através de um processo pelo qual uma unidade territorial se torna uma entidade estabelecida na estrutura espacial e pode, portanto, ser identificada em termos de práticas institucionalizadas e consciência social nas esferas política, econômica, cultural e administrativa, sendo continuamente reproduzidas nessas práticas (PAASI, 2000). As regiões são

[...] são resultantes da operação dos processos de especialização e diferenciação materiais da sociedade. Neste sentido, os estudos dizem respeito à investigação da base operativa, o *locus* espacial em que se concretizam tais processos, e à análise dos centros de decisão e dos sujeitos históricos determinantes destes processos (BRANDÃO, 2004, p. 62).

Compreendendo que o Vale do Paraíba preenche essas configurações, o tomamos como um objeto analítico único neste trabalho.

A história produtiva do Vale do Paraíba Fluminense foi muito marcada pela Companhia Siderúrgica Nacional. Desde sua instalação, na década de 1940, que resultou na emancipação do distrito de Volta Redonda, até sua privatização, em 1993, que resultou em cenário devastador para toda a região. A inserção da região na esteira automobilística mundial se deu logo do início da “guerra fiscal”, em meados dos anos 1990, quando do anúncio das intenções da Volkswagen de implantar uma fábrica de ônibus e caminhões no Brasil. O Estado do Rio de Janeiro, através de uma força tarefa, e a prefeitura de Resende empenharam-se em protocolos de atração industrial, incentivos, isenções, construção de subestações de energia e infraestrutura viária para consolidar seus esforços (LIMA, 2005, RAMALHO, 2005, SANTANA, 2010, etc.). Pouco depois de iniciadas as operações do consórcio modular da Volks Caminhões e Ônibus, em Resende, o governo estadual empenhou-se na disputa por mais uma planta para a região: a PSA Peugeot-Citroën, que seria sediada pelo distrito industrial de Porto Real. Depois de algumas rodadas de negociações políticas, lideradas por empresários locais, Porto Real emancipou-se, tornando-se o município de maior PIB per capita do estado fluminense (LIMA, 2005).

Embora alguns protocolos de atração tenham se mantido, a vinda da PSA deu-se em moldes que poderíamos chamar de “mais agressivos”. O Estado do Rio de Janeiro assumia parte das ações da montadora, funcionando como sócio temporário para financiar o processo. Ao fim de alguns anos, a montadora francesa recomprou as ações do governo estadual. Iniciadas as pesquisas por parte dos engenheiros europeus, percebeu-se a não necessidade da importação de todo o maquinário planejado, o que resultou na contratação de um maior contingente de mão de obra, pelo fato de a média salarial regional ser mais baixa que a de outras regiões brasileiras (SANTANA, 2010).

Identificamos em outro trabalho que, no caso do Vale do Paraíba Fluminense, percebe-se uma transposição da dualidade *greenfield* x *brownfield* para o nível microrregional, uma vez que as duas montadoras pioneiras do sul do estado recusavam quase explicitamente a contratação de mão de obra oriunda ou relacionada à CSN e seu passado sindical, ainda muito recente na região (DULCI, 2015). Ao longo da década de 2000 e 2010, mais duas montadoras instalaram-se na região, atraindo também fábricas de pneumáticos, químicos, bem como fomentando a integração com um dos braços siderúrgicos da CSN, em Barra Mansa, o que fortalece nossa convicção quanto à forte integração produtiva, material e social do Vale do Paraíba Fluminense e de grande parte do Sul Fluminense⁶.

As duas fábricas pioneiras possuem trajetória desigual em relação ao seu potencial sucesso na região. Em função de políticas públicas voltadas para desenvolvimento tecnológico do óleo diesel brasileiro, a Volks Caminhões e Ônibus observou queda acentuada em sua produção e seu número de vendas por alguns anos ao longo da primeira década deste século. A PSA, também em função de oscilações estratégicas, anunciou e adiou por algumas vezes a ampliação de sua produção. No entanto, no cômputo geral, pode-se dizer não só que são fábricas consolidadas, como que tiveram efeito na geração de externalidades positivas para o Vale do Paraíba Fluminense, o que se materializa na atração de outras três novas montadoras. Apesar do sucesso corporativo, os números em relação à realidade recente dos trabalhadores não demonstram a mesma sintonia, como veremos mais adiante.

A crise

A crise mundial de 2008 iniciou-se sem grande alarde, tendo como epicentro o mercado imobiliário dos Estados Unidos e seu sistema de (re)financiamento através de hipotecas. Embora o mercado imobiliário daquele país já desse sinais de problemas desde fins da década de 1990, a tomada de ações só ocorreu quando os grandes centros financeiros foram atingidos (HARVEY, 2011). “Até o fim de 2007, quase 2 milhões de pessoas perderam suas casas e outros 4 milhões corriam o risco de ser despejados” (Idem: 9). O problema não se resumiu à incapacidade de pessoas físicas em quitar seus débitos ban-

⁶ O Sul Fluminense inclui ainda uma porção litorânea que, afora as usinas termoeletricas de Angra dos Reis, não possui integração tão visceral quanto outros municípios geograficamente mais próximos.

cários, mas encerrava uma ampla engrenagem de financiamentos, refinanciamentos e seguros de débitos, não se hesitando de negociar dívidas de terceiros como ativos no mercado financeiro. “No epicentro do problema estava a montanha de títulos de hipoteca ‘tóxicos’ detidos pelos bancos ou comercializados por investidores incautos em todo o mundo. Todo mundo tinha agido como se os preços dos imóveis pudessem subir para sempre” (HARVEY, 2011: 10). A falência de importantes bancos de investimento, a falta de regulação e a interconexão global transformaram a crise num rastilho de pólvora espalhado por todo o mundo. Como o próprio David Harvey aponta, a crise tomou dimensões insustentáveis, envolvendo diversos agentes econômicos, de diferentes matrizes e nacionalidades:

No fim de 2008, todos os segmentos da economia dos EUA estavam com problemas profundos. A confiança do consumidor despencou, a construção de habitação cessou, a demanda efetiva implodiu, as vendas no varejo caíram, o desemprego aumentou e as lojas e as fábricas fecharam. Muitos dos tradicionais ícones da indústria dos EUA, como a General Motors, chegaram perto da falência, e um socorro temporário das montadoras de Detroit teve de ser organizado. A economia britânica estava igualmente com sérias dificuldades, e a União Europeia foi abalada, mesmo com níveis desiguais, com a Espanha e a Irlanda, juntamente com vários dos Estados orientais europeus que recentemente aderiram à União, mais seriamente afetados. A Islândia, cujos bancos tinham especulado nesses mercados, ficou totalmente falida. (HARVEY, 2011: 13)

Foi apenas questão de tempo para que países cujas trajetórias de crescimento pareciam ser ilimitadas entrarem na dança. A China, detentora de bilhões em títulos da dívida norte-americana, interrompeu inúmeros investimentos, atingindo frontalmente a indústria siderúrgica brasileira. Uma retração geral do crédito parecia iminente ao redor do mundo. No entanto, uma agenda anticíclica foi desenhada no Brasil, pelo Governo Federal e pelo seu ministro da Fazenda, Guido Mantega, no sentido de estimular o consumo, com a conservação do crédito a pessoas físicas e jurídicas, manter os incentivos diretos e indiretos a setores-chave na indústria, em troca do compromisso de o setor não desempregar seus funcionários, além de alardear um clima de solidez dos instrumentos de mercado brasileiros, mesmo ante a grave crise mundial. Em meio a um cenário desolador em termos de Produto Interno Bruto das economias mundiais, o Brasil observou crescimento de 5,2% em 2008, 0,9% em 2009 e 7,5% em 2010, no que se acreditava que o pior já havia passado.

Não há ainda hoje consenso sobre o custo que as políticas anticíclicas tiveram na economia brasileira. Fato é que, a partir de 2013, o PIB nacional iniciou uma trajetória depressiva que perdura até os dias de hoje. Diante dos acontecimentos, e da permanência do cenário crítico no Brasil e no mundo, elegemos a indústria automotiva brasileira como caso para mensuração dos efeitos críticos a partir de 2008. A matriz automotiva foi fortemente beneficiada durante o triênio citado acima, gozando inclusive de redução de encargos trabalhistas. No entanto, a partir de 2012, os números parecem indicar um declínio do setor no Brasil. Podemos apontar uma série de motivos como hipóteses a serem investigados em trabalhos de maior fôlego: a decadência das economias vizinhas, um volume muito maior de produção do que o historicamente percebido, a contenção do crédito ao consumo, o aumento de incertezas bancárias, e a própria política autofágica de demissões ao primeiro sinal de perenidade da crise automotiva no Brasil. Abaixo, dispomos os dados sobre os quais nos apoiamos para responder às perguntas deste estudo.

Os dados

Para o mapeamento da cadeia automotiva brasileira, elegemos as seguintes classes de produção: Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar; Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários; Fabricação de caminhões e ônibus; Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para os sistemas de marcha e transmissão de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores; Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias; Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente (Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0). Não estão contemplados os setores de vendas, ou recondicionamento, embora, cremos, estejam inseridos na análise os grupos da indústria autopartista. A opção se deve pelo primeiro grupo fazer parte da cadeia de comércio, ao passo que o segundo contemplar negócios muito pequenos e pouco elásticos às vendas de automóveis novos. Por lidarmos com regiões cujos números agregados são muito distintos, optamos pela análise de dados proporcionais. Em alguns momentos, trataremos dos números absolutos.

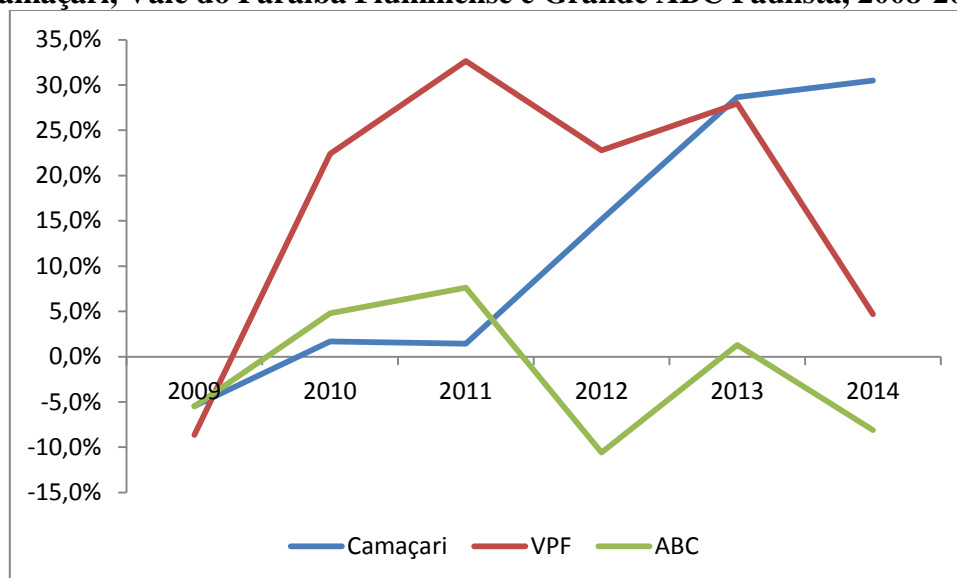
Entre 2008 e 2014, observamos tendência positiva em Camaçari e um comportamento instável no Vale do Paraíba Fluminense e no Grande ABC Paulista. Todas as regiões sofreram perdas de empregos formais entre 2008 e 2009, apresentando, no entanto, recuperação já para o ano de 2010. O biênio 2010/2011 é o de maior número de empregos formais no Grande ABC e no Vale do Paraíba Fluminense, ao passo que em Camaçari, o forte crescimento se dá nos anos seguintes.

Tabela 1. Número de empregos formais da indústria automobilística, Camaçari, Vale do Paraíba Fluminense e Grande ABC Paulista, 2008-2014.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Camaçari	7577	7162	7705	7685	8726	9747	9887
VPF ⁷	7320	6688	8959	9710	8988	9365	7662
ABC ⁸	80146	75729	83989	86242	71652	81173	73640

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Gráfico 1. Variação percentual de empregos formais da indústria automobilística, Camaçari, Vale do Paraíba Fluminense e Grande ABC Paulista, 2008-2014.



Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

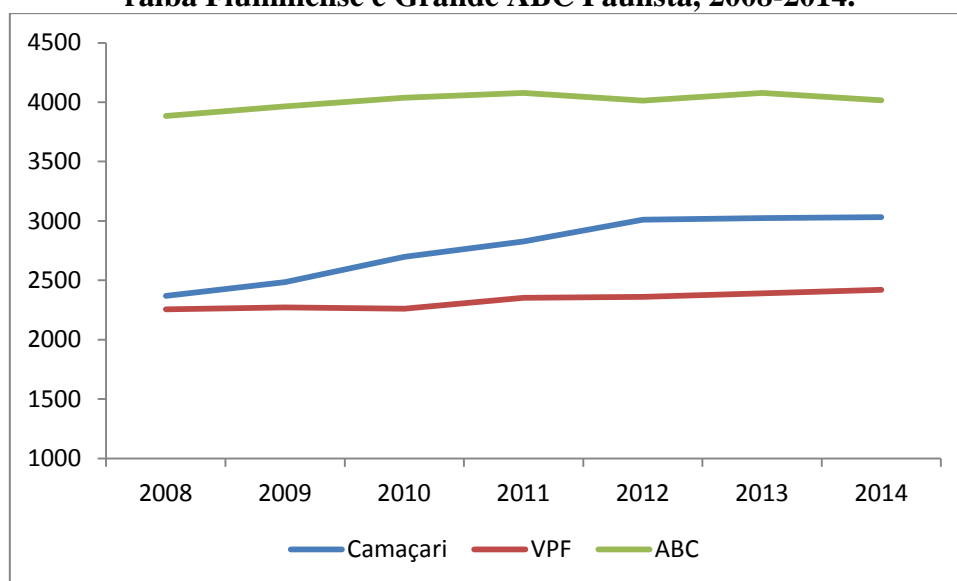
Ao observarmos as rendas médias de todas as classes CNAE 2.0 selecionadas para análise, temos clareza da distância entre os rendimentos médios da região que chamamos “tradicional” antes os novos territórios automotivos, o que já era perceptível desde as instalações das novas plantas, em função da manutenção de médias de renda de parâ-

⁷ Vale do Paraíba Fluminense.

⁸ Grande ABC Paulista.

metro regionalizado de salários, não setorizado. Nota-se que as médias não decrescem, ao contrário, muito em função do sucesso das negociações coletivas do setor, nas quais obteve-se recorrentemente aumento real⁹. As informações que a tabela anterior e o gráfico abaixo nos fornecem refletem efeitos conjunturais percebidos em todo o país, mesmo no recrudescimento do período crítico recente. A elasticidade dos empregos é maior que a da renda.

Gráfico 2. Renda média anual da indústria automobilística, Camaçari, Vale do Paraíba Fluminense e Grande ABC Paulista, 2008-2014.



Quando “abrimos” os dados, acrescentamos mais insumos para responder às perguntas aqui propostas. Para tanto, vamos dividir a análise por região e por tema, de modo a facilitar a visualização das informações. Para cada região, observamos o comportamento da renda e do número de empregos por classes de atividades e por grandes grupos da Classificação Brasileira de Ocupações¹⁰.

⁹ Como já havíamos percebido em trabalho anterior, a política de médias regionalizadas de renda é uma das grandes diferenças entre Camaçari e o Vale do Paraíba Fluminense, onde se percebeu uma herança um tanto perversa da crise gerada pela privatização da CSN (DULCI, 2015).

¹⁰ Optamos por excluir da visualização os setores nos quais não constam trabalhadores, ou aqueles que totalizam menos de 20 empregos, em média, uma vez que sua oscilação extremamente elástica turva análises mais sólidas.

A indústria automotiva em números: Camaçari entre 2008 e 2014

Na Região Metropolitana de Salvador, no Polo de Camaçari, propomos, a seguir, as análises das variações anuais do número de empregos formais por ocupação e, em seguida, por classe de atividade. Observamos que, apesar do cenário crítico que permeou o período em análise, temos uma trajetória constante de aumento no número de empregos relacionados ao setor automotivo da região. Os postos que não observaram nenhum ano de perdas foram os dirigentes e os profissionais de nível superior¹¹. Em termos numéricos, temos que os técnicos de nível médio (variação de 548, em 2008, a 892, em 2014) e, principalmente, os profissionais da produção de bens e serviços industriais (5661, em 2008, e 6836, em 2014) são majoritários. No entanto, também são essas as categorias que sofrem oscilações no período. Os primeiros, entre 2010 e 2011, com forte recuperação e superação dos níveis anteriores de emprego no ano seguinte; os segundos entre 2008 e 2009, e 2010 e 2011, também tendo seus patamares superados nos anos subsequentes. Em nenhuma categoria observou-se, no agregado, decréscimos entre 2008 e 2014, considerando todo o período.

Tabela 2. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Camaçari, 2008-2014.

Classificação de ocupações/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	2,5%	8,2%	23,8%	5,4%	10,9%	4,2%
Prof. de nível superior	3,4%	8,6%	15,6%	0,4%	18,5%	1,5%
Téc. Nível médio	11,9%	6,4%	-6,6%	25,8%	4,8%	11,1%
Trab. Produção industrial	-8,1%	7,5%	-3,5%	12,6%	11,6%	0,9%
Total	-5,5%	7,6%	-0,3%	13,5%	11,7%	1,4%

Quando olhamos para as classes de atividade, percebemos uma perda agregada entre 2008 e 2009 para quase todas as classes constantes no Polo de Camaçari, exceto a “Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente”, que inclui uma série de produções especializadas sem uma categoria específica para esse nível de análise. Entretanto, é essa a CNAE que mais oscila anualmente em termos de mão de obra, juntamente com a produção de material elétrico e eletrônico. Em

¹¹ De acordo com a classificação da CBO: Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público; Profissionais das ciências e das artes; Técnicos de Nível Médio; Trabalhadores de serviços administrativos e Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais.

nenhuma CNAE observa-se perda total do número de empregos ante o ano de 2008, tomando todo o período, o que aponta apenas para oscilações conjunturais.

Tabela 3. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Camaçari, 2008-2014.

Classificação de atividade econômica/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar	-9,9%	22,9%	7,7%	11,8%	14,4%	4,0%
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	-8,7%	6,9%	1,7%	7,3%	13,5%	-0,2%
Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias	7,7%	-3,6%	3,7%	3,6%	-6,9%	0,0%
Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente	2,2%	-0,6%	-4,8%	19,5%	7,4%	2,0%
Total	-5,5%	7,6%	-0,3%	13,5%	11,7%	1,4%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Em termos de rendimentos nominais médios mensais ao longo do ano, percebe-se uma oscilação maior, comparando os anos presentes com seus anteriores¹². Apesar de termos uma situação, tomando todos os anos avaliados, de manutenção do poder de compra dos rendimentos médios, os técnicos de nível médio e os trabalhadores da produção viram seu salário real diminuir em 2011, quando comparados a 2010. Os técnicos ainda tiveram perdas em 2012 e 2014. Embora seja uma situação negativa, é importante ressaltar que os aumentos observados para as duas ocupações foram muito fortes entre 2009 e 2010, justamente os anos em que houve mais incentivos governamentais para o setor vencer a crise.

Tabela 4. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Camaçari, 2008-2014.

Classificação de ocupações/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	-0,3%	3,9%	8,0%	1,5%	-5,0%	-3,3%
Prof. de nível superior	5,4%	4,2%	0,0%	4,1%	-5,1%	1,4%
Téc. Nível médio	4,2%	10,7%	-10,8%	-1,0%	5,5%	-3,3%
Trab. Produção industrial	-0,4%	12,1%	-1,9%	18,4%	4,7%	0,5%
Total	4,9%	8,5%	4,8%	6,4%	0,5%	0,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

As rendas médias por classe de atividade permitem que observemos oscilações mais intensas no setor de autopeças. Esse setor, juntamente com a fabricação de material

¹² Valores deflacionados pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

elétrico e eletrônico e de pneumáticos possui as menores rendas médias nominais da cadeia automotiva baiana. Quanto à fabricação de automóveis, propriamente dita, tem-se uma tendência geral de ganhos reais, com pequeno descompasso em 2013.

Tabela 5. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Camaçari, 2008-2014.

Classificação de atividade econômica/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar	6,8%	2,2%	2,3%	0,6%	2,0%	2,9%
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	8,4%	8,4%	6,6%	7,7%	-1,9%	1,4%
Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias	4,9%	8,7%	-6,5%	25,0%	2,1%	7,2%
Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente	-0,1%	13,6%	-1,2%	16,2%	2,8%	-3,4%
Total	4,9%	8,5%	4,8%	6,4%	0,5%	0,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Vale do Paraíba Fluminense entre 2008 e 2014

No Vale do Paraíba Fluminense, a situação é um tanto distinta daquela de Camaçari. Embora no cômputo geral o estoque de empregos tenha se mantido estável na cadeia automotiva, as especificidades guardam realidades diferentes. Entre 2010 e 2013 foram muitos os empregos formais criados no setor. Entretanto, em 2014 foram fechados 1.700 postos de trabalho. Se a ocupação de dirigentes apresenta tendência de crescimento ao longo do período, com perda de 8,7% apenas entre 2009 e 2010, os profissionais de nível superior reduziram-se quase à metade entre 2009 e 2012. O mesmo movimento invertido ocorreu com os técnicos de nível médio e os profissionais da produção. Enquanto os primeiros tiveram o número de empregos aumentado em 1.146 entre 2008 e 2014, os segundos perderam exatamente a mesma quantidade de postos de trabalho¹³. Fato é que uma trajetória de forte ascensão no estoque de empregos foi bruscamente interrompida no último ano, em consonância com os aspectos conjunturais do país.

Tabela 6. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Vale do Paraíba Fluminense, 2008-2014.

Classificação de ocupações/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	3,8%	-8,7%	15,9%	13,0%	17,6%	3,6%
Prof. de nível superior	-0,3%	-9,3%	-41,3%	-0,3%	18,4%	3,6%

¹³ Uma ressalva aqui é importante. Não é possível dizer se houve substituição de empregados, ou alteração na classificação dos mesmos. Essa alteração pode representar apenas maior qualificação dos trabalhadores. No entanto, a análise mais aprofundada dos dados sugere apenas uma coincidência numérica.

Téc. Nível médio	-0,8%	32,5%	42,5%	-7,8%	30,5%	-5,7%
Trab. Serviços Administrativos	2,1%	53,9%	1,9%	5,8%	14,8%	-2,8%
Trab. Produção industrial	10,9%	2,7%	-16,9%	13,3%	-9,3%	-9,3%
Trab. Reparação e manutenção	-8,2%	15,6%	14,7%	-12,8%	-40,1%	0,0%
Total	-8,6%	34,0%	8,4%	-7,4%	4,2%	-18,2%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Na classificação por atividades econômicas, tem-se mais clareza do processo. O setor de pneumáticos manteve trajetória ascendente na geração de postos de trabalho, assim como o de peças para direção. Entretanto, no *core* produtivo de automóveis e de caminhões e ônibus, o último ano da análise demonstra queda acentuada no número de postos de trabalho. No primeiro, a redução foi de 1.244 empregos.

Tabela 7. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Vale do Paraíba Fluminense, 2008-2014.

Classificação de atividade econômica/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pneumáticos e de câmaras-de-ar	-12,4%	12,3%	11,7%	4,3%	10,8%	18,5%
Automóveis, camionetas e utilitários	-4,8%	26,5%	7,4%	0,5%	-5,8%	-29,9%
Caminhões e ônibus	-18,0%	44,5%	13,1%	-26,1%	17,8%	-22,7%
Cabines, carrocerias e reboques para veíc. autom.	-14,8%	42,0%	5,7%	-30,0%	15,0%	-11,7%
Peças e acessórios para o sist. de direção e suspensão de veíc. autom.	6,1%	50,5%	1,9%	-17,4%	-3,8%	-32,8%
Material elétrico e eletrônico para veíc. autom., exceto baterias	-24,0%	43,1%	17,4%	-29,4%	9,5%	-14,9%
Peças e acessórios para veíc. autom. não especific. anteriormente	15,7%	57,7%	6,0%	-6,8%	17,6%	-15,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Quando nos atentamos para os rendimentos médios, o que temos é uma tendência de anulação dos ganhos reais de renda do triênio 2010, 2011 e 2012, principalmente entre os técnicos de nível médio e profissionais de nível superior e dirigentes. Entretanto, a queda dos níveis de renda é praticamente geral em termos de ocupações.

Tabela 8. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Vale do Paraíba Fluminense, 2008-2014.

Classificação de ocupações/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	-1,1%	32,8%	-5,3%	1,2%	7,9%	-5,2%
Prof. de nível superior	-0,1%	9,8%	3,6%	1,0%	2,6%	-5,8%
Téc. Nível médio	-2,1%	1,1%	19,4%	1,5%	-17,7%	-6,0%
Trab. Serviços Administrativos	-12,8%	35,2%	0,6%	-13,0%	-6,2%	-1,4%
Trab. Produção industrial	-0,5%	1,8%	3,2%	-3,7%	3,4%	-3,9%
Total	0,7%	-0,4%	4,0%	0,4%	1,2%	1,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Os setores produtivos que mais corroboram a tendência anterior são o de pneumáticos (apesar da manutenção dos níveis de empregos observada acima), cabines e material elétrico. Os setores de produção de automóveis e de caminhões e ônibus parecem ter conseguido impedir redução mais acentuada dos níveis salariais reais no último ano.

Tabela 9. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Vale do Paraíba Fluminense, 2008-2014.

Classificação de atividade econômica/Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pneumáticos e de câmaras-de-ar	-1,0%	12,7%	6,9%	10,2%	-12,0%	-14,2%
Automóveis, camionetas e utilitários	2,1%	1,1%	-0,9%	-2,4%	6,9%	8,8%
Caminhões e ônibus	0,1%	2,0%	9,4%	0,3%	-5,5%	0,4%
Cabines, carrocerias e reboques para veíc. autom.	-5,8%	4,5%	10,7%	-8,7%	1,0%	-11,0%
Peças e acessórios para o sist. de direção e suspensão de veíc. autom.	-5,6%	-9,8%	-0,5%	-4,0%	7,1%	9,5%
Material elétrico e eletrônico para veíc. autom., exceto baterias	2,3%	-3,4%	14,1%	-4,0%	0,1%	-7,4%
Peças e acessórios para veíc. autom. não específico anteriormente	-3,0%	-7,2%	11,0%	-0,2%	4,9%	7,0%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

O Grande ABC entre 2008 e 2014

Os números com relação ao Grande ABC Paulista nos trazem informações sobre o comportamento do mercado de trabalho na região industrial mais tradicional e densa do Brasil. Os dados concernentes ao percentual de postos de trabalho indicam uma retração forte de 2008 a 2009 e, novamente, de 2012 em diante. Estamos falando de uma região que totalizava 80.146 empregos formais relacionados à indústria automotiva em 2008, atingindo seu ápice em 2011, com 86.242, e declinando nos anos seguintes até 73.640,

em 2014. É a única região, das três observadas, em que os dados sobre 2014 são absolutamente piores que no início da pequena série aqui estudada. Do total de 6.506 empregos perdidos no agregado do período, há uma grande concentração nas ocupações produtivas, de trabalhadores da produção industrial (-6.506), dos trabalhadores de serviços e vendas (-234), de reparo e manutenção (-384) e dos técnicos de nível médio (-103). Os profissionais de nível superior e os dirigentes têm saldo positivo (1.246 somadas as duas ocupações). Pela tabela abaixo, percebe-se que o ano de 2012 apresentou a maior redução percentual anual na região. Mesmo com os ganhos do ano seguinte, a oscilação negativa de 2014 não permitiu que os números se estabilizassem nos patamares de 2008, muito menos de 2011 (86.242 no total, sendo 53.770 na produção).

Tabela 10. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Grande ABC Paulista, 2008-2014.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	-4,1%	7,3%	7,2%	-1,0%	15,8%	-5,5%
Prof. de nível superior	7,6%	6,5%	4,0%	2,9%	-5,0%	-3,2%
Téc. nível médio	-3,0%	9,7%	3,6%	-9,8%	6,5%	-6,6%
Trab. Serviços Administrativos	-2,8%	5,9%	5,7%	-11,6%	17,1%	-3,8%
Trab. dos serviços e comércio	-4,9%	3,1%	4,3%	-26,1%	27,3%	-13,8%
Trab. Produção industrial	-5,5%	10,9%	2,7%	-16,9%	13,3%	-9,3%
Trab. reparação e manutenção	-11,0%	8,0%	5,8%	-23,2%	27,0%	-7,0%
Total	-5,5%	10,9%	2,7%	-16,9%	13,3%	-9,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Observando as informações por classe de atividade, percebemos que as maiores perdas se concentram na fabricação de automóveis, camionetas e utilitários. De 2011 a 2012, foram perdidos 11.700 empregos. Os setores de fabricação de autopeças também apresentaram uma retração bastante aguda entre 2011 e 2012. O setor de fabricação de pneumáticos manteve-se relativamente estável, apresentando saldo positivo no agregado do período.

Tabela 11. Variação percentual anual de empregos formais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Grande ABC Paulista, 2008-2014.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar	-8,8%	13,5%	-2,3%	-4,0%	14,3%	-4,8%
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	-2,7%	11,4%	6,6%	-40,1%	56,9%	-6,8%
Fabricação de caminhões e ônibus	-3,9%	7,2%	8,5%	-1,6%	-1,1%	-12,6%
Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	-15,6%	7,7%	-17,5%	-14,4%	17,2%	-15,8%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores	-3,7%	4,1%	1,5%	-4,1%	-6,1%	-10,9%
Fabricação de peças e acessórios para os sistemas de marcha e transmissão de veículos automotores	-2,0%	14,9%	0,1%	-14,7%	-5,7%	-3,9%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores	-3,2%	2,6%	-33,6%	-21,2%	17,9%	-2,3%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores	-13,8%	13,0%	-4,3%	-15,7%	27,7%	-23,8%
Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias	-2,0%	3,4%	-10,4%	-10,4%	-7,3%	-7,8%
Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente	-8,3%	13,0%	-1,0%	-5,7%	-5,1%	-10,3%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Com relação à renda média mensal de cada ano, tomada em termos reais, percebemos um comportamento semelhante ao de outras regiões. Embora se notem perdas relativas, há uma tendência à estabilidade da manutenção do poder de compra dos rendimentos dos trabalhadores, em todos os tipos de ocupação. Apesar disso, alguns anos chamam atenção, como os rendimentos decrescentes do setor de reparo e manutenção em 2012, com recuperação insuficiente no ano seguinte, ou a perda das ocupações dirigentes em 2013, seguindo o mesmo comportamento da classificação anterior.

Tabela 12. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de ocupação, Grande ABC Paulista, 2008-2014.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dirigentes	2,6%	1,6%	-3,6%	2,3%	-7,1%	0,7%
Prof. de nível superior	1,4%	2,7%	0,2%	-0,6%	-0,7%	-5,3%
Téc. nível médio	-0,6%	2,8%	0,0%	-3,7%	0,8%	-4,4%
Trab. Serviços Administrativos	-0,1%	3,2%	2,5%	3,7%	-4,2%	-0,5%
Trab. dos serviços e comércio	7,4%	-0,1%	-0,2%	-10,3%	3,3%	-1,4%
Trab. Produção industrial	0,4%	2,0%	1,1%	-9,7%	9,3%	-2,0%
Trab. reparação e manutenção	2,7%	8,2%	0,4%	-12,8%	8,2%	-5,8%
Total	2,1%	1,8%	1,0%	-1,6%	1,6%	-1,5%

Com relação à renda em função das atividades econômicas, o mesmo comportamento se mantém. Embora haja oscilações entre os anos, no cômputo geral a tendência foi de estabilidade das remunerações. No entanto, houve perdas reais nos setores que mais empregam no escopo desta análise, como o de fabricação de caminhões e ônibus, automóveis, camionetas e utilitários, peças para os sistemas de direção e suspensão e fabricação de pneumáticos e câmaras de ar. Os dois últimos são das classes de atividade com menores salários na região (entre R\$2.500 e R\$3.000, aproximadamente).

Tabela 13. Variação percentual anual de rendimentos médios reais da indústria automobilística, por classificação de atividade, Grande ABC Paulista, 2008-2014.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar	-2,1%	5,2%	0,6%	3,0%	-5,5%	-1,9%
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	6,6%	-3,2%	-4,7%	11,8%	-9,2%	-3,2%
Fabricação de caminhões e ônibus	-7,0%	12,6%	3,8%	-9,6%	-0,2%	-1,4%
Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	-4,9%	3,6%	3,7%	6,9%	-1,2%	4,6%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores	-2,4%	3,1%	4,0%	-4,2%		2,3%
Fabricação de peças e acessórios para os sistemas de marcha e transmissão de veículos automotores	1,1%	1,4%	1,6%	4,2%	4,5%	1,4%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores	-4,8%	14,4%	-6,0%	8,4%	7,7%	-6,0%
Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores	-7,1%	8,8%	0,4%	-4,3%	7,7%	-4,7%
Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias	0,8%	0,4%	2,2%	8,7%	-0,8%	-4,2%
Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente	1,1%	1,1%	1,9%	5,0%	2,2%	1,4%

Fonte: RAIS/MTE, 2008-2014.

Ao observarmos os dados da indústria automotiva no período analisado, podemos indicar algumas tendências não convergentes. A região de Camaçari parece não ter percebido grandes picos de crise, apresentando estabilidade em suas remunerações médias e saldo positivo de empregos em todas as classificações de ocupações analisadas. A região recebeu investimentos recentes de duas fábricas de pneumáticos, além de ter sido transferido para o Polo Industrial de Camaçari o setor de criação da Ford. O que temos, aparentemente, é um jogo de ganhos e perdas (BENKO; LIPIETZ, 1994) entre a Bahia e São Paulo. No sul do estado do Rio de Janeiro, a situação crítica parece ter se agudizado nos últimos anos, em termos de rendimentos e de número de postos de trabalho, com as perdas recentes anulando os ganhos nos anos intermediários do período analisado. No entanto, se temos uma região perdedora durante os anos subsequentes ao epicentro da crise econômica mundial, é o Grande ABC Paulista. A região viu fecharem-se 6.506 postos de trabalho relacionados à indústria automotiva no período em questão, comparando 2008 com 2014. No entanto, entre 2013 e 2014, 7.533 empregos formais foram interrompidos. Se comparados os anos de 2011, quando havia 86.242 empregos formais no setor, com 2014 (73.640), temos uma perda de 12.602 profissionais. Como era de se esperar, a hipótese de que o chão de fábrica sofre mais imediatamente os efeitos críticos se confirma, exceto em Camaçari, em que não houve as perdas das outras duas regiões em análise. Ao cabo, o que temos é a confirmação estrita da hipótese para o ABC, uma alteração de perfil produtivo com maior exigência de qualificação no Sul Fluminense, e uma situação de estabilidade na Bahia.

As causas e os efeitos da crise podem ser lidos tomando por base outras informações da indústria automotiva. Em 2012, aqui identificado como um ano muito crítico, houve queda de quase US\$12 milhões no faturamento das empresas. Os números decresceram de US\$105,4 milhões para US\$93,9 (ANFAVEA, 2016: 36). O volume de investimentos estabilizou-se no patamar de 2011 (Idem: 38), e o número de empregos vem reduzindo-se desde 2013 em velocidade acelerada.

Tabela 14. Número de empregos das indústrias automobilísticas brasileiras, 2008-2015.

Ano	Autoveículos	Máquinas agrícolas e rodoviárias	Total
2008	109.848	16.929	126.777
2009	109.043	15.435	124.478
2010	117.654	18.470	136.124
2011	124.647	19.987	144.634
2012	132.096	19.560	151.656
2013	135.343	21.627	156.970
2014	125.977	18.531	144.508
2015	114.336	15.440	129.776

Fonte: ANFAVEA, 2016.

A perda de empregos não parece ser efeito de reestruturações, uma vez que a produção e as vendas também caíram bastante no último triênio. Em 2013, 3,7 milhões de veículos foram produzidos ante 3,1 milhões em 2014 e 2,4 milhões em 2015. Os licenciamentos seguem a mesma tendência.

Naturalmente, não podemos ainda indicar as causas últimas do comportamento visto aqui, uma vez que necessitaríamos de um maior aprofundamento de pesquisa. Entretanto, ao propormos as nossas questões, tínhamos a forte suspeita de que a eliminação de postos de trabalho seria sentida pelos trabalhadores da linha de produção, por ser uma hipótese observável ao longo da história. Além disso, percebemos que o *core* da produção automotiva (produção de automóveis, caminhões e ônibus) tem a capacidade de irradiar os efeitos críticos para os outros setores, mas os sente de forma mais intensa. Finalmente, com a retração econômica do país, níveis de renda em processo de refreio do poder de compra, o mercado consumidor não se mostra tão ativo com em anos anteriores, o que só contribui negativamente para a crise do setor.

Referências:

ANDRADE, M.C.B. O uso do território no contexto da reestruturação produtiva: o caso do pólo industrial de Camaçari., Encontro de Geógrafos Latino Americanos, 12., 2009, Montevideo. *Anais del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina - Resúmenes*. Montevideo: Easy Plan-ners, v. 1, 2009.

ANFAVEA: Anuário da indústria automobilística brasileira, São Paulo, ANFAVEA, 2016.

BEDÊ, M.A. A política automotiva nos anos 90. In: ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M: *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

BENKO, G.; LIPIETZ, A. *As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica*. Oeiras: Ed. Celta, 1994.

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. *O novo espírito do capitalismo*. WMF Martins Fontes, 2009.

BOYER, R. *A teoria da regulação – uma análise crítica*. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. As alternativas ao fordismo – dos anos 80 ao século XXI, In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. *As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica*. Oeiras, Ed. Celta, 1994.

_____; FREYSSENET, M. *Los modelos productivos*. Editorial Fundamentos, Madrid, 2003.

BRANDÃO, C. A. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado, Curitiba, *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. n.107, jul/dez 2004.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Relatório Anual de Informações Sociais*. 1995-2015.

CARDOSO, A. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada, In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, v.1, 2007.

CASTRO, N. A. Novo operariado, novas condições de vida e trabalho nas fronteiras do moderno capitalismo industrial brasileiro. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 6, Olinda, *Anais do VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. Belo Horizonte: ABEP, v.2. p. 437-482, 1988.

COMIN, A. A nova onda de desenvolvimento da indústria automobilística brasileira, In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

CONTRERAS, O. F.; CARRILLO, J.; LARA, A. Redes de producción global y aprendizaje lo-cal: El caso de Ford en Hermosillo, México. In: Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo, 5., Oaxtepec, Morelos, México. 2006. *Anais do V Congresso de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo*. Oaxtepec, Morelos, México, 2006.

DREIFUSS, R. *A época das perplexidades – mundialização, globalização e planetarização: no-vos desafios*. Petrópolis: Vozes, 1996.

DULCI, J. *Reestruturação Produtiva e Mercado de Trabalho no Vale do Paraíba Fluminense: região ganhadora ou perdedora?*. 2009. 132 fl. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisa Social), IBGE/ENCE, Rio de Janeiro: 2009.

_____. *Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)*. 2015. 333 fl. Tese (Doutorado em Sociologia), IESP/UERJ, Rio de Janeiro, 2015.

DULCI, O. S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. *Revista de Sociologia e Política*. no.18, p.95-107. ISSN 0104-4478, Curitiba: 2002.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. Considerações sobre as escalas espaciais de análise da indústria no Brasil. *Revista da ANPEGE*. v. 2, n. 2, p. 67-80, (s/l), 2010.

FRIEDMAN, J. A general theory of polarized development, In: THE FORD FOUNDATION: *Urban and regional advisory program in Chile*. Santiago, The Ford Foundation, 1967.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*, São Paulo: Ed. Loyola, 1992.

_____. *A produção capitalista do espaço*, São Paulo: Annablume, 2005.

_____. *Neoliberalismo – história e implicações*, São Paulo: Loyola, 2008.

_____. *O enigma do capital*, São Paulo: Boitempo, 2011.

IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, Rio de Janeiro: 2008.

KULFAS, M.; PORTA, F.; RAMOS, A. *Inversión extranjera y empresas transnacionales en la economía argentina*. Buenos Aires: CEPAL, 2002.

LEITE, M. P. *Desenvolvimento econômico local e descentralização na América Latina: A experiência da Câmara regional do Grande ABC no Brasil*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2000.

LIMA, R. *Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município modelo” em Porto Real (RJ)*. 181 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia), Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: 2005.

- LIPIETZ, A. O fordismo periférico. *Ensaio FEE*. Porto Alegre, nº10, v. 2, 1989.
- MARTIN, S. B.; VEIGA, J. P. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In: NABUCO, M.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.
- MENDES, V. M. O. *A problemática do desenvolvimento em Salvador: Análise dos planos e práticas da segunda metade do século XX (1950-2000)*. 2006. 274 f. Tese (Doutorado em Planejamento urbano e regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: 2006.
- NABUCO, M.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.
- OLIVEIRA, F. Quanto melhor, melhor: o acordo das montadoras. *Novos Estudos Cebrap*. São Paulo, v. 36, p. 3-7, 1993.
- OLIVEIRA, F. *Os cavaleiros do antiapocalipse: trabalho e política na indústria automobilística*. São Paulo: Entrelinhas/CEBRAP, 1999.
- PAASI, A. *Re-constructing regions and regional identity*. Nijmegen: Nethur Lecture, 2000.
- PESSOTI, B. C.; PESSOTI, G. C. A economia baiana e o desenvolvimento industrial: uma análise do período 1978-2010. In: *Revista de Desenvolvimento Econômico*. Salvador, v. 28, nº 22, dez. 2010.
- RADOSEVIC, S.; ROZEIK, A. Foreign direct investment and restructuring in the automotive industry in Central and East Europe. *Working Paper n. 53*. Londres: University College London, 2005.
- RAMALHO, J. R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. *Revista Dados*. Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, 2005.
- SANTANA, M.A. Ruptura geracional induzida e estratégias de gestão: a experiência nas montadoras do sul fluminense. *Revista Educação e Sociedade*. Campinas, v. 31, n. 111, 2010.
- SASSEN, Saskia: *The mobility of capital and labour*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- VAN TULDER, R.; RUIGROK, W. European cross-national production networks in the auto industry: Eastern Europe as the low end of European car complex. *Berkeley roundtable on the international economy*, 1998.