

## Novas Institucionalidades e Novas Formas de Regulação no Mundo do Trabalho

*Laís Abramo<sup>1</sup>*  
*Marcia de Paula Leite<sup>2</sup>*

**Resumo:** O texto aborda a questão da crise do Estado do Bem Estar Social e as novas formas de regulação que o vem substituindo. Baseando-se no estudo de um segmento da cadeia automotiva e da experiência da Câmara Regional do Grande ABC, ele sugere a possibilidade de outras formas de regulação social mais satisfatórias em termos sociais do que as que propostas pelas políticas neoliberais.

**Palavras-chave:** Participação, cadeia produtiva, regulação social.

**Abstract:** This text discusses the Welfare State crisis and the new forms of social regulation. It is based on the results of a research project on a segment of the automobile productive chain and the experience of the Regional Chamber of the Great ABC as well. It suggests that there are possibilities for the development of other forms of social regulation that fare better in social terms than neoliberal policies.

**Key-words:** Participation, productive chain, social regulation.

O atual processo de globalização e a reestruturação produtiva que o tem acompanhado vêm significando um profundo golpe no arranjo econômico e societal representado pelo Estado de Bem-Estar. Através de políticas ditadas pelos organismos internacionais, as formas de regulação assumidas pelo Estado a partir do pós-guerra vêm sendo sistematicamente desmontadas, dando lugar a um processo de desregulação em que o mercado passa a assumir o papel central na relação entre os vários atores sociais.

Nesse contexto, assiste-se a um crescente processo de flexibilização do trabalho, ao mesmo tempo em que se espera que novas institucionalidades emerjam da sociedade civil para defender os interesses dos distintos grupos sociais implicados no processo produtivo, através da difusão de formas de cooperação e parceria entre os atores. Esse processo estaria levando ao surgimento de uma nova estrutura de

---

1. Pesquisadora da OIT - Organização Internacional do Trabalho. Chile

2. Professora livre docente na Faculdade de Educação, Unicamp.

*governance*<sup>3</sup>, que se assentaria sobre as características da nova estrutura industrial, entre as quais valeria destacar (Humphrey, 1998):

a) a substituição da organização industrial baseada em grandes fábricas verticalizadas pela descentralização da produção, o que pressupõe a terceirização de partes importantes da produção para os fornecedores;

b) a mudança na relação entre as grandes clientes e seus fornecedores: ao invés de trabalhar com grande número de fornecedores, estabelecendo com eles relações pouco estáveis baseadas na comparação entre preços, as grandes clientes passariam a desenvolver relações mais duráveis com poucos fornecedores escolhidos a partir de critérios de qualidade.

Se é certo que essas novas características configuram uma nova estrutura industrial diferente da que predominou durante o fordismo, há no entanto, um conjunto de questões que estão ainda em aberto. Até que ponto as relações mais duráveis induzem ao estabelecimento de relações de cooperação dos grandes clientes com seus fornecedores e de difusão dos novos métodos gerenciais ao longo da cadeia? Quais seriam as implicações das novas relações interempresas para o emprego e o trabalho? Em que medida essas novas formas de relação interempresas estariam levando à difusão do trabalho qualificado, bem remunerado e estável pela cadeia como um todo? Qual o papel das novas institucionalidades nesse processo? Estariam elas sendo capazes de apontar para novas formas de regulação social mais virtuosas do que a comandada pelo mercado?

Essas são algumas das questões que buscaremos discutir neste texto, a partir da análise de um segmento da cadeia automotiva constituído por uma grande montadora de automóveis situada no ABC paulista e oito fornecedoras de autopeças, assim como da experiência de constituição da Câmara Regional do Grande ABC.

## 1. Reestruturação, Cadeias Produtivas e Regulação

### 1.1. A Crise do Fordismo

Vários são os autores que têm interpretado as transformações que vêm ocorrendo em nossa sociedade como a transição a um novo modo de acumulação (Harvey, 1993). Estaríamos, nesse sentido, assistindo à passagem do fordismo ao pós-fordismo (ou à acumulação flexível) ou ainda do Estado de Bem Estar Social ao Estado Mínimo.

O grande problema que essa realidade nos coloca é que, embora saibamos o que foi o fordismo<sup>4</sup>, as características do novo modelo ainda não estão nítidas. Se, por um lado, é mais ou menos evidente que a tendência à substituição do fordismo enquanto forma de organização do trabalho por novas formas de organização baseadas na flexibilização questiona fortemente as bases econômicas e sociais sobre as quais historicamente se assentou o Estado do Bem Estar Social, isso não significa que a única alternativa a ele seja uma desregulação extrema e a tentativa de supressão de todas as formas de controle social que historicamente a sociedade havia logrado erigir sobre o grande capital.<sup>5</sup> Na

3. De acordo com Gereffi (1994), o conceito de *governance* se refere às relações de autoridade e poder que determinam como os recursos financeiros, materiais e humanos são alocados e circulam no interior da cadeia produtiva.

4. Estamos nos referindo aqui ao conceito de fordismo tal como definido pela escola de regulação, que inclui não apenas a forma de organização do trabalho, como também o conjunto de normas implícitas e de regras institucionais no que diz respeito à relação salarial e à concorrência entre capitais.

5. Não se pode esquecer que o Estado de Bem Estar Social foi fruto não só das necessidades de consumo que emergiram com a produção em massa, mas também de um vigoroso processo de lutas operárias.

verdade, o Estado Mínimo não é nem a única alternativa viável à crise do Estado de Bem Estar, nem necessariamente a melhor. Pelo contrário, devido ao seu caráter altamente excludente - já que tende a eliminar todos os mecanismos de proteção social sem criar nada que os substitua - ele vem provocando um processo inédito de concentração da renda mundial e apresentando um caráter disruptivo em termos sociais.

Há que se considerar ainda que, assim como o fordismo não assumiu as mesmas características em todos os países<sup>6</sup>, é possível pensar que o novo modo de acumulação venha a apresentar características também distintas, tendo em vista que são diferenciadas as formas de inserção das distintas economias nacionais no processo de globalização. Isso significa que, longe de representar um processo homogêneo, a globalização pode ter repercussões muito distintas nos diferentes países. A maneira e as condições através da qual cada economia nacional se relaciona com o mercado globalizado, é, de fato, bastante diferenciada, variando de acordo com a sua capacidade produtiva, suas condições políticas, sua cultura e sua história pregressa.

O importante é reter a idéia de que esse é um processo em construção, em que o novo ainda não está definido, o que enfatiza a importância da intervenção dos vários agentes sociais, e, em especial, das novas institucionalidades por eles construídas, as quais podem vir a desempenhar um papel destacado na definição das características que o novo modo de acumulação venha a assumir nas várias economias nacionais.

No que se refere a esse último aspecto, é fundamental analisar o papel que os sindicatos vêm desempenhando, sua crise atual e suas possibilidades de transformação. Valeria destacar, em primeiro lugar, que essa crise é parte constitutiva da crise mais geral do Estado do Bem Estar Social, na sustentação do qual os sindicatos desempenharam um papel fundamental. Isso não significa, entretanto, que eles estejam fadados ao desaparecimento. Assim como em outros momentos da história do sindicalismo, a crise atual encerra também possibilidades de redefinição do seu papel e seus âmbitos de atuação.

Essa crise se manifesta, entre outros indicadores, na diminuição do número de filiados e na perda ou redução da capacidade negociadora das entidades sindicais. Entre as causas principais desses fenômenos se destacam: a) a diminuição dos níveis de emprego; b) os processos de externalização e subcontratação que subdividem e fragmentam os antigos coletivos de trabalhadores deixando fora dos âmbitos da negociação e contratação coletiva de trabalho contingentes importantes destes; c) os processos de realocação produtiva, ou seja, a tendência das empresas a abandonar os centros industriais mais antigos e consolidados, com forte tradição operária e sindical, buscando os greenfields (regiões sem passado industrial e sindical); d) o caráter muitas vezes abertamente anti-sindical das novas políticas gerenciais.

Há que se destacar, todavia, que o enfraquecimento dos sindicatos pode ter também implicações negativas para o sucesso das estratégias mais sistêmicas de produtividade e competitividade. Apesar do fato de que, frequentemente, as empresas vêm privilegian-

6. Convém lembrar que, embora se possa considerar que o fordismo engendrou uma "configuração mundial" (Leborgne e Lipietz, 1998:13), isso não significa que ele tenha se desenvolvido da mesma forma em todos os lugares. As variações de país a país foram, ao contrário, bastante acentuadas em função do grau de desenvolvimento econômico, do tipo de organização sindical, da cultura política nacional. Basta lembrar a respeito a enorme diferença entre os Estados do Bem Estar europeus em relação àqueles existentes no resto do mundo.

do o envolvimento individualizado dos trabalhadores com os objetivos gerenciais, existem evidências de que uma presença sindical forte pode ser também um importante fator de competitividade, ao fortalecer uma via mais virtuosa a médio e longo prazo, tanto em termos de eficiência como de equidade. A presença sindical pode ser um fator importante, por exemplo, para estimular o envolvimento dos trabalhadores com os objetivos das gerências, em particular a mobilização de sua motivação e conhecimentos a serviço dos objetivos da produtividade e qualidade, assim como para fortalecer as estratégias de produtividade baseadas na incorporação da inovação tecnológica, na qualificação dos recursos humanos, na estabilização da mão-de-obra.

De fato, pesquisas recentes realizadas nos Estados Unidos indicam que, com frequência, as empresas que empregam trabalhadores organizados sindicalmente tendem a ser mais competitivas que aquelas aonde não há sindicatos; indicam também que muitas das experiências mais bem sucedidas de reestruturação produtiva são precisamente aquelas que consideram o fator trabalho não como um custo a ser cortado sempre que possível, mas sim como um bem ou um recurso no qual a empresa deve investir e que, portanto, baseiam-se em fatores tais como a estabilização da mão-de-obra, o investimento em qualificação e treinamento, a existência de possibilidades de promoção e de compensações financeiras compatíveis com os esforços dos trabalhadores no cotidiano da produção (Babson, 1995).

Conforme alerta Ermida Uriarte (1996), aqueles que defendem a desapareição dos sindicatos (ou de qualquer instância de representação coletiva na relação capital/trabalho) se esquecem de que o ele cumpre também importantes *funções de governo do sistema de relações de trabalho* e de administração do conflito; o desgoverno causado pela ausência desses fatores pode provocar mais instabilidade (e portanto maiores efeitos negativos sobre a produtividade e a competitividade) que um sindicalismo reivindicativo acompanhado de uma legislação protetora.

Na América Latina a resistência empresarial no sentido de reconhecer os sindicatos como interlocutores e agentes da modernização produtiva tem sido até agora especialmente forte, o que se reflete, entre outros fatores, no baixo grau de negociação social que vem caracterizando os processos de reestruturação produtiva na região. Por outro lado, muitos sindicatos não conseguiram desenvolver a capacidade de se instrumentalizar adequadamente para negociar os processos de mudança, evidenciando uma grande dificuldade de assumir frente a eles uma postura mais propositiva.

## 1.2. *As Novas Formas de Regulação: Uma Realidade Complexa e Heterogênea*

Embora exista já um conjunto bastante significativo de estudos que consideram que nos países industrializados a atual estrutura de governança seria favorável à difusão de relações de cooperação entre as empresas e à propagação de um tipo de trabalho mais valorizado ao longo das cadeias produtivas, outras análises têm problematizado essa idéia de homogeneidade, sugerindo que a situação é muito mais complexa: as estratégias cooperativas nem sempre se fazem presentes, e, muito menos, se difundem pelo conjunto do tecido produtivo e/ou dos territórios onde estes se assentam.

Conforme ressalta Chartres, o surgimento espontâneo de novas institucionalidades que possam criar situações de cooperação entre as empresas depende de uma série de fatores que só podem ser encontrados em determinadas realidades. Nesse sentido, alerta o autor, as tentativas de réplica das formas de cooperação presentes no modelo japonês nas economias onde os conflitos de interesses triunfam sobre os problemas de cooperação nem sempre foram bem sucedidas, na medida em que a simples interação entre organizações produtivas não é suficiente para fazer emergir uma estratégia cooperativa (Chartres, 1995: p. 279).

Por outro lado, seria importante levar em conta que, em termos sociais, nem todas as redes produtivas que vêm substituindo as grandes empresas verticalizadas - sejam elas baseadas em conjuntos de pequenas e médias empresas, sejam constituídas por cadeias de produção encabeçadas por uma empresa-mãe e seus fornecedores - são virtuosas. Há muitos exemplos de redes de pequenas e médias empresas que se baseiam no mal pago trabalho feminino e infantil, realizado muitas vezes a domicílio, em condições de trabalho precárias (Castillo e Santos, 1993), assim como de cadeias produtivas em que o trabalho estável, bem pago e qualificado encontrado numa ponta se apoia na precariedade e instabilidade do trabalho realizado na outra, onde em geral abunda a mão-de-obra infantil e feminina (Leite, 1996). Tais experiências acabam fortalecendo as assimetrias de poder existentes na sociedade, como as de gênero e idade, ao reforçar o papel subordinado das mulheres e crianças.

O problema é que as redes de produção também não podem ser pensadas sem que se leve em conta a influência do ambiente histórico, social e cultural em que estão inseridas. Conforme esclarece Boyer (1996), é preciso observar que, se as instituições econômicas apresentam trajetórias nacionais contrastantes, isso resulta da impregnação de uma rede de instituições forjadas na história e que não tem necessariamente a propriedade de convergir para uma organização única que seria necessariamente a mais eficaz.

Num ambiente de grande imprevisibilidade, característico da crise atual, e que envolve diferentes agentes e instituições, aumenta a incerteza relativa quanto à receptividade e duração das interações. Neste caso, as estratégias baseadas no poder de pressão tendem a triunfar sobre as cooperativas, num resultado que atenua o otimismo relativo à superioridade da estratégia de relações do tipo “dando-dando”, defendida pelos que propugnam o virtuosismo do equilíbrio geral, teoricamente possibilitado pelas “mãos invisíveis” do mercado. Enfim, *contrariamente à intuição, o enrijecimento da competição entre firmas ou nações não é suficiente para propagar de maneira endógena soluções cooperativas superiores. Ao contrário, podem ser privilegiadas as estratégias de curto prazo de tipo defensiva, ao ponto de poder ameaçar a sustentação do próprio regime internacional* (Ver Chartres, 1995: pp. 279/280).

Haveria que destacar, contudo, que a bibliografia internacional tem sublinhado o caráter cooperativo da experiência dos países centrais, especialmente nos Estados Unidos, Europa e Japão. Baseando-se mais especificamente no setor automotivo, os estudos vêm destacando experiências de difusão da inovação tecnológica ao longo das cadeias de produção. Laigle, por exemplo, sumariza as transformações nas relações de fornecimento na cadeia automotiva dos países europeus em três principais tendências: a) os fornecedores estão se tornando mais envolvidos com seus clientes, começando a elaborar projetos de

forma a atender objetivos por eles definidos; essa tendência significa que a indústria de auto peças vem se reestruturando de forma a que as empresas previamente confinadas ao trabalho de subcontratação vêm adquirindo capacidade tecnológica de elaboração de projeto; b) os fornecedores vêm mudando sua produção no sentido de substituir a oferta de componentes individuais pela de subconjuntos; em função dessa tendência, os fornecedores de 1º nível se tornam responsáveis não só pela montagem desses subconjuntos, como pelo gerenciamento dos fornecedores que se encontram no 2º nível da cadeia, assumindo um papel mais crítico na produção do carro e passando a estabelecer relações mais próximas com a montadora; c) as montadoras têm se envolvido na especificação da produção e no sistema de qualidade de seus fornecedores; com a crescente importância do sistema de produção just-in-time e da qualidade na fonte, mesmo tarefas relativamente simples se tornam mais críticas para a eficiência total da produção final da cadeia. Mais uma vez, isso favorece os fornecedores. Na medida em que as montadoras têm que investir nos fornecedores para estabelecer uma comunicação efetiva e sistemas de qualidade, faz sentido ter relações de longa duração com eles (Laigle, 1995, apud Humphrey, 1998).

Pode-se dizer assim que o tipo de relações interfirmas que tende a se desenvolver nas cadeias automotivas desses países apresenta aspectos bastante positivos para as empresas fornecedoras, os quais se expressam no estabelecimento de relações de cooperação e confiança e na difusão de métodos e tecnologias ao longo da cadeia, ainda que se observe um rápido processo de concentração de capital no setor com o fechamento de muitas firmas de tamanho médio e pequeno que não conseguem acompanhar o processo de transformações. Este quadro tem certamente implicações positivas também para o trabalho: na medida em que as empresas passam a produzir com maior conteúdo tecnológico, difunde-se a qualificação entre sua mão-de-obra, e aumentam seus níveis de estabilidade e remuneração.

Isso indica que a estrutura de governança que vem se desenvolvendo nesses países tenderia a propiciar o desenvolvimento de relações sociais mais solidárias e igualitárias, ao menos no que se refere a esse setor da atividade econômica. Mas não significa, entretanto, que o mesmo deva ocorrer em todos os países, como sugerem alguns autores (Gitahy *et al*, 1997), que acreditam que o processo de globalização tenderia a uniformizar as estruturas produtivas nas várias regiões do mundo. Na verdade, estudos mais recentes têm indicado que nem sequer caminhos nacionais podem ser identificados com clareza. Cardoso, por exemplo, em um balanço sobre a indústria automobilística brasileira nos anos 90, fala de “uma convergência fraca” para explicitar a ausência de um caminho único para a reestruturação produtiva no país. Afirmando que o que há é apenas *um horizonte estável de expectativas quanto a padrões de qualidade, preço e produtividade*, o autor conclui que *o resultado são percursos diversos de reestruturação no nível micro, planta a planta, que alimentam por sua vez o arsenal de receitas disponíveis ao produzir resultados inesperados, de forma mais ou menos sistemática* (Cardoso, 2001: 129).

Os resultados de uma série de pesquisas realizadas na América Latina têm evidenciado que o que vem predominando na região até agora não são as “redes” de empresas no sentido mais horizontal, mas sim cadeias produtivas verticalizadas, cujas principais características seriam: a) a grande assimetria de poder existente na relação entre as empresas (assim como entre empresários e trabalhadores no interior de cada uma delas); b) a ausên-

cia (ou fragilidade) da regulação dessas relações (em especial as de subcontratação); c) a fragilidade dos espaços de negociação existentes, seja internamente às empresas, seja na relação entre elas, para negociar os processos de reestruturação e externalização que vem se dando (Abramo, 1998).

Essas características parecem estar por sua vez relacionadas, em primeiro lugar, à natureza dos processos de reestruturação e abertura comercial existentes em muitos países da região, que têm levado muitas vezes, seja à desestruturação ou fragilização das cadeias produtivas pré-existentes, seja a uma maior dificuldade para o desenvolvimento de novos encadeamentos a partir de algumas grandes empresas que vêm conseguindo se reestruturar. Em segundo lugar, à predominância, entre as empresas que dominam as cadeias, de estratégias de competitividade baseadas na redução de custos em relação às que tentam promover um maior equilíbrio entre custos, qualidade e design. Em terceiro lugar, à fragilidade dos tecidos produtivos sobre os quais se desenvolvem esses processos, tanto em termos econômicos quanto institucionais (inexistência de serviços avançados à produção, de processos significativos de formação de atores e de espaços de negociação entre eles, etc.).

A assimetria de poder que tende a caracterizar as cadeias, assim como a ausência de regulação e, frequentemente, de estratégias de competitividade mais sistêmicas por parte das empresas que as dominam, fazem com que a tendência destas seja descarregar seus custos nas médias e pequenas empresas com as quais se articulam a partir dos processos de externalização/subcontratação. Produz-se assim uma transferência de excedentes das empresas subcontratadas (e seus trabalhadores/as) à empresa ou ao grupo econômico que domina a cadeia, reproduzindo-se, a partir dessa dinâmica, a heterogeneidade estrutural no interior da própria cadeia (Díaz, 1993).

Esse tipo de lógica de relação entre as empresas será, portanto, fortemente responsável, não pela disseminação das “melhores práticas produtivas”, mas sim por um processo de precarização do trabalho e de desorganização de unidades produtivas ao longo das cadeias, que se traduz em destruição de capacidades tecnológicas, no uso intensivo de mão-de-obra mal paga, na utilização de equipamentos obsoletos, na informalidade ou ausência de contratos de trabalho, em baixos níveis de qualificação, em métodos de gestão paternalistas e/ou despóticos, etc.

Por outro lado, vale ressaltar que, ainda que esse modelo pareça ser predominante até agora na América Latina, ele não é único.<sup>7</sup> Além das cadeias piramidais (onde no topo está a empresa mais moderna, maior, tecnologicamente mais avançada e o que se externaliza são as partes menos qualificadas do processo produtivo), existem também exemplos de cadeias que assumem outras formas, e onde o que se externaliza às vezes são as partes mais nobres do processo produtivo, o que significa que também a distribuição das qualificações e das várias formas de segmentação da mão-de-obra (de gênero, étnicas, raciais) pode ser mais equilibrada entre os seus vários níveis.<sup>8</sup>

Finalmente, caberia ressaltar que dentro de uma mesma cadeia, a relação da empresa líder pode apresentar-se de forma qualitativamente diferente em relação a distintos tipos

7. Ver balanço a respeito em Abramo, 1998.

8. Esse é o caso, por exemplo, das cadeias analisadas no setor de telecomunicações por Abreu, Sorj e Ramalho, 1995 (produção de centrais telefônicas no Rio de Janeiro) e Novick, Miravalles e Senén, 1998 (prestação de serviços de telefonia na Argentina).

de fornecedores e distintos grupos de trabalhadores subcontratados. Tende a ser mais virtuosa, ou seja, conter mais elementos de estabilidade, negociação, assistência técnica, transferência de tecnologia, etc, quanto maior for o grau de qualificação dos trabalhadores, ou, no que diz respeito às empresas fornecedoras (subcontratadas ou terceirizadas), quanto: a) maior for o valor agregado, o grau de complexidade tecnológica ou grau de especialização do produto fornecido; b) quanto mais estratégico for o produto/serviço fornecido para o preço ou a qualidade do produto final da empresa cliente.

Essa maior virtuosidade se relaciona, evidentemente, ao maior poder de barganha detido pelos grupos de trabalhadores mais qualificados ou pelas empresas que fabricam os produtos e/ou serviços mais sofisticados e estratégicos, que pode ou não expressar-se em diferentes tipos de instituições negociadoras (sindicatos ou comissões de fábrica no interior das empresas, diferentes formas de associatividade entre empresas fornecedoras, acordos de caráter público/privado definidos a nível setorial ou territorial etc.).

## 2. Relações Interfirmas e Trabalho na Cadeia Automotiva

### 2.1. Globalização e Estrutura de Governance

O processo de globalização significou para as grandes montadoras uma mudança em direção a uma política de utilização de projetos comuns em suas várias fábricas ao redor do mundo. Como esclarece Humphrey (1998: 5), por volta de 1990, a homogeneização dos projetos estava ocorrendo nos Estados Unidos e na Europa. A Ford, por exemplo, reestruturou suas operações nesses países de forma a projetar, numa só localidade, modelos estandardizados a serem produzidos pelo conjunto de suas fábricas. Isto é parte de um processo mais geral de estandardização de modelos e redução do número de plataformas de projeto que passaram a se concentrar em apenas algumas fábricas da empresa. Com isso, a produção de modelos especificamente desenvolvidos para os mercados locais, ou mesmo a introdução de mudanças significativas nos modelos projetados na Europa e nos Estados Unidos, como era comum acontecer até o final dos anos 70, deixou de ocorrer.

Esse processo teve impactos de enorme importância para a indústria automotriz dos países em desenvolvimento. Em primeiro lugar, porque as montadoras reduziram muitíssimo os seus quadros de engenheiros envolvidos com P&D na medida em que diminuíram sobremaneira as atividades de projeto nesses países; em segundo lugar, porque as montadoras passaram a se utilizar nessas localidades das mesmas fornecedoras com que trabalham nos países industrializados. Tal política vem afetando profundamente o quadro de fornecimento na cadeia automotiva dos países em desenvolvimento.

Conforme alerta Humphrey (1998: 6), isso tudo permitiu que as montadoras passassem a procurar fornecedores globais, já que idealmente elas necessitam das mesmas peças, com a mesma tecnologia, o mesmo sistema de qualidade, e a mesma base subjacente de comunicação inter-firmas qualquer que seja o lugar onde estão atuando. Esse processo tem se concretizado através de duas formas: o *global sourcing* (que consiste na importação pelas montadoras de partes produzidas por empresas de auto peças que são suas fornecedoras nos seus países de origem) e o *follow sourcing* (que é a abertura nos países em desenvolvimento de filiais das empresas de auto peças que já atuam como fornecedoras das montadoras em seus países de origem). As implicações desse processo para o desenvolvi-



mento tecnológico das empresas de auto peças instaladas nos países em desenvolvimento, bem como para o emprego e a qualificação dos trabalhadores no setor são extremamente perversas. No caso do global sourcing, as conseqüências danosas são mais do que evidentes: o processo não cria empregos e não desenvolve a base tecnológica local; no caso do follow sourcing, embora o emprego seja criado, a difusão tecnológica local fica restrita, seja porque o projeto vem da matriz, seja porque esses fornecedores acabam substituindo as empresas nacionais, que são relegadas aos últimos níveis da cadeia produtiva ou simplesmente desaparecem do mercado.

No caso do Brasil, esse conjunto de transformações nas relações entre as firmas da cadeia, já em si desfavorável à capacitação tecnológica local para os países em desenvolvimento, vem ocorrendo num quadro institucional ainda mais adverso à indústria de autopeças e aos seus trabalhadores.

Com efeito, ao desprezar as novas institucionalidades criadas no início dos anos 90, como as Câmaras Setoriais, que por seu caráter tripartite (governo, empresários de toda a cadeia e trabalhadores) garantiam a representação dos interesses do conjunto dos setores envolvidos, o governo permitiu que a política para o setor passasse a ser ditada pelas grandes montadoras, com evidentes prejuízos para o setor de autopeças.

Conforme esclarece Bresciani (1997a: 17), aliado às grandes montadoras, o governo brasileiro editou, em 1995, o Regime Automotivo ignorando a legislação negociada sobre o comércio internacional na Câmara do Setor Automotivo durante os anos de 1992 e 1993. Os benefícios ficaram para as montadoras e as medidas que garantiam os interesses das autopeças e dos trabalhadores foram ignoradas. Os efeitos desse novo quadro na relação de poder entre os vários atores da cadeia são bastante preocupantes. No que se refere à indústria de autopeças, os dados apontam para uma profunda crise, marcada por fechamentos de empresas, vendas e fusões que estão levando a um evidente processo de concentração de capital e desnacionalização do setor. Uma das evidências mais impressionantes desse quadro é a compra das maiores e tecnologicamente mais avançadas companhias brasileiras de autopeças por empresas multinacionais.<sup>9</sup>

## 2.2. *Implicações para o Trabalho*

As implicações desse processo para o trabalho ao longo da cadeia são muito pouco alvissareiras, seja em termos do volume de emprego, seja em termos da qualificação da mão-de-obra. No que diz respeito à qualificação, a situação é complexa e heterogênea. Seria importante nesse sentido, separar a análise das implicações do processo sobre os técnicos e engenheiros de um lado, e os trabalhadores do chão de fábrica de outro. Para o primeiro grupo, o declínio da demanda por qualificação constitui-se em um processo mais do que evidente. Com efeito, a concentração do setor de projeto nas matrizes das principais empresas da cadeia, tanto no caso das montadoras, como no das fornecedoras

9. Convém notar que os problemas que tal processo de desnacionalização cria para a estrutura industrial como um todo não são desprezíveis. De fato, como sublinha Coutinho, "a superação das deficiências competitivas do sistema industrial brasileiro não pode prescindir de um conjunto de grupos nacionais de grande porte, com habilitação gerencial e capacidade própria de inovação. Sem isso não se desenvolverão núcleos endógenos de progresso tecnológico, capazes de criar novos mercados e de gerar empregos de elevada qualificação e rendimento". (Coutinho, Folha de São Paulo, 3 de agosto de 1997, caderno 2, pág 7).

de autopeças, significa uma tendência à diminuição das exigências de qualificação para técnicos e engenheiros que se viam envolvidos no passado em processos de modificação e adaptação de projetos, e que na atualidade vêem sua atividade restrita à administração e monitoração de processos.

Já no que se refere aos trabalhadores do chão de fábrica, as situações são muito diversas, dependendo basicamente do lugar em que eles se encontram na cadeia produtiva.

De fato, a primeira questão que chama a atenção na análise do segmento da cadeia automotiva pesquisada refere-se à enorme diferença entre as condições de trabalho encontradas em seu interior. Esse achado só pode ser compreendido como uma consequência das relações que a montadora estabelece com seus fornecedores, as quais parecem ter muito pouco a ver com a imagem de parceria. Pelo contrário, o estudo evidenciou a existência de relações pouco formalizadas onde, ao invés de contratos, predominam acordos ou simplesmente pedidos de compra e venda e onde o que prevalece é a pressão pela redução de custos. Essa realidade parece estar na base da precarização do trabalho conforme se caminha para o final da cadeia, que se explicita claramente nas condições de trabalho encontradas nas fornecedoras de segundo nível (Leite, 2000a).

O efeito desse tipo de relação sobre o trabalho é evidentemente a sua precarização: embora ela seja menos visível nas empresas que trabalham com processos mais complexos, para os quais a precarização tem sérias repercussões sobre a qualidade do produto, o mesmo não acontece para as que trabalham com processos mais simples.

De fato, se na montadora o processo de requalificação da mão-de-obra parece real e extensivo à grande maioria dos trabalhadores do chão de fábrica, o mesmo não acontece nas fornecedoras. Nessas empresas, torna-se clara a separação entre um core constituído pelos profissionais (basicamente aqueles que trabalham com as máquinas como tornos, fresas, laminadoras, extrusoras, etc.), que tendem a desenvolver um trabalho que vai se tornando cada vez mais mental e aqueles que continuam a desenvolver um trabalho basicamente manual. Enquanto para os primeiros parece haver um efetivo incremento da qualificação, tendo em vista a integração de tarefas de controle de qualidade, manutenção, preparação e otimização das máquinas, o mesmo não acontece com os trabalhadores que continuam a desempenhar trabalhos manuais repetitivos e destituídos de conteúdo, entre os quais há uma nítida concentração de mulheres. Para este conjunto de trabalhadores, em geral trabalhadoras, o investimento das empresas tende a se restringir à escolarização, uma exigência cada vez maior das normas de certificação da qualidade, que, via de regra não tem correspondência em um trabalho mais intelectualizado, e a cursos comportamentais, cujos conteúdos pouco têm a ver com um incremento efetivo de sua qualificação técnica, embora pressuponham um trabalho mais responsável (Leite, 2000 a).

Aqui também é preciso considerar que como as mudanças na organização do trabalho são muito pouco significativas, não se criam condições favoráveis para que os conteúdos desses cursos possam ter implicações importantes na natureza do trabalho, o que aliás os próprios trabalhadores e trabalhadoras explicitam ao afirmar que os cursos praticamente não têm interferência em seu trabalho cotidiano. Observa-se, assim, uma lógica do treinamento empresarial que pouco interfere na possibilidade de ascensão desses setores da mão-de-obra aos postos mais qualificados. Conforme esclarece Leite, referindo-se explicitamente ao trabalho feminino, “por um lado, como os postos de trabalho femininos são

destituídos de conteúdo, as operárias em geral são direcionadas apenas aos cursos comportamentais, pouco frequentando os treinamentos de conteúdo técnico; por outro lado, como a falta de conteúdo de suas tarefas dificulta mudanças mais significativas na organização do trabalho, não se criam condições favoráveis para que os conteúdos desses cursos possam ter implicações importantes na natureza do trabalho; finalmente, como não têm nem formação, nem experiência técnica, elas raramente têm possibilidade de ascender na carreira. Cria-se assim um círculo vicioso que mantém as mulheres confinadas nos mesmos postos desqualificados e destituídos de conteúdo, que a lógica dos programas de treinamento é não só insuficiente para romper como acaba colaborando para sua perpetuação” (Leite, 2000b).

### 3. A Experiência da Câmara Regional do Grande ABC

O processo de constituição da Câmara Regional do Grande ABC apresenta-se como uma experiência inovadora de constituição de uma nova institucionalidade e novas formas de regulação em um contexto de crise e reestruturação produtiva.

#### 3.1. A Crise

A partir do início da década de 80, a região do ABC começou a experimentar um 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. De todos esses fenômenos, um dos mais graves consiste na elevação das taxas de desemprego. De fato, se levarmos em consideração os números levantados pela PED (Pesquisa de Emprego e Desemprego), observa-se uma taxa de desemprego nos últimos anos não só bastante alta, como significativamente superior à brasileira e à da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Taxa de Desemprego em relação à PEA, Brasil, São Paulo, ABC

	Brasil	S.Paulo	ABC
1998	7,60	8,59	20,0
1999	7,64	8,42	21,4
2000	7,15	7,45	18,7

Fonte: SEADE/DIEESE/IBGE

Embora seja parte da crise mais ampla que vem se abatendo sobre a economia nacional nos últimos anos, a crise do ABC tem a ver também com dois outros fatores que vêm castigando a região: (i) a forma como o país vem se inserindo no processo de globalização econômica e suas implicações para a estrutura industrial e (ii) o esgotamento de parte importante dos recursos locacionais.

No que se refere ao primeiro item, valeria destacar a abertura econômica e a queda das tarifas alfandegárias que desde o início dos anos 90 têm impactado profundamente o setor de autopeças e de máquinas, provocando uma grande mortandade entre as empre-

sas e uma redução significativa de postos de trabalho. Cabe lembrar que mesmo para as empresas que vêm enfrentando exitosamente a competitividade externa, a reestruturação tem implicado um profundo processo de enxugamento da mão-de-obra, resultando também em grande perda de postos de trabalho. Já no que diz respeito ao segundo item, ele tem a ver com o desenvolvimento alcançado no período anterior, responsável pelo aparecimento de uma série de problemas ou desvantagens econômicas (deseconomias de aglomeração), tais como: trânsito caótico, enchentes na época das chuvas, altos custos do porto de Santos, escassez e alto preço da água industrial, poluição ambiental, terrenos supervalorizados etc., desvantagens essas que, juntamente com a existência de um sindicalismo mobilizado e combativo, estão na base do que o empresariado convencionou chamar de “custo ABC” (Leite, 2000c).

Nesse sentido, a região do ABC vive nos dias atuais uma crise econômica que apresenta um duplo caráter: por um lado, ela é uma crise de desemprego, devido às altas taxas registradas nos últimos anos; por outro lado, ela é uma crise de identidade econômica, tendo em vista o esgotamento do modelo anterior de desenvolvimento e a necessidade de um amplo processo de reconversão econômica. Ela não se configura, contudo, pelo menos até o atual momento, como uma séria crise de desindustrialização, já que a saída das empresas da região ainda não é significativa no seu todo e que o espectro de que o ABC pudesse vir a enfrentar um profundo processo de desindustrialização, caso as empresas do setor automotivo e do pólo petroquímico abandonassem a região, parece afastado, seja pelos recentes investimentos do setor automotivo, seja devido ao bom desempenho que o pólo petroquímico vem demonstrando nos últimos anos (Leite, 2000c).

### 3.2. A Resposta à Crise

Mais uma vez surge no ABC uma resposta inovadora a uma situação de crise. Essa incomum capacidade de resposta, demonstrada várias vezes nas duas últimas décadas, relaciona-se, por um lado, à importância que a região continua tendo na economia do país. Por outro, ela tem a ver com a significativa densidade institucional que caracteriza a região, e que se expressa na presença de sindicatos organizados, representativos e com importante experiência negociadora; de empresas e gerências que também desenvolveram, ao longo do tempo, uma capacidade negociadora superior à média da existente no país; e de governos municipais comprometidos com processos e programas inovadores de gestão em várias áreas.

Essa densidade institucional é resultado de um complexo processo de constituição de atores e de espaços de interlocução e negociação que teve lugar na região nos últimos 20 anos e que pode ser dividido em três etapas. A primeira delas vai de 1978 a 1990 e está marcada por uma intensa dinâmica de conflito/negociação entre empresários e sindicatos. Nesse período os sindicatos, principalmente nos setores metalúrgico, químico e petroquímico, aprofundam seu conhecimento sobre as características dos setores produtivos, a organização e as condições de trabalho; fortalecem sua organização; ampliam sua capacidade negociadora. Produz-se assim um importante processo de aprendizagem e mútuo reconhecimento de interlocutores, tanto para trabalhadores como para empresários. A luta sindical é basicamente distributiva e o âmbito principal de definição dos atores e de constituição de espaços de negociação é a empresa e o setor.

O segundo momento se localiza nos inícios dos anos 90, a partir da abertura comercial impulsionada pelo Governo Collor e pelo aprofundamento da crise econômica, em especial no setor automobilístico. A marca mais importante desse período foi a criação da Câmara Setorial da Indústria Automotiva, importante experiência de negociação tripartite entre o governo (nacional e estadual) empresários e sindicatos a nível de cadeia produtiva. Os sindicatos assumem uma posição muito mais propositiva, não apenas no sentido de defender seus níveis de emprego e remuneração, seus direitos de organização e representação e suas condições de trabalho, como também no sentido de discutir a crise e o futuro da indústria automobilística, assumindo-se como atores que também tinham parte de responsabilidade quanto a esse futuro. Com esse espírito foram assinados dois acordos (1992 e 1993), que representaram um significativo avanço nas relações de trabalho e favoreceram um importante crescimento da produção e das vendas no setor.<sup>10</sup>

Um dos aspectos mais inovadores dessa experiência foi justamente o de ampliar o espaço de negociação e regulação para o âmbito da cadeia produtiva, o que passou a envolver uma trama bastante mais complexa em termos de atores sociais e econômicos, interesses, conflitos e possibilidades de pactuação. Conforme assinala Castro (1997:5), tinham assento na Câmara produtores finais e seus fornecedores, “reunidos numa instância de formação consensual de diretrizes que os forçava a negociar interesses. Se é certo que tal negociação não eliminava os efeitos das assimetrias existentes na distribuição de poder na cadeia de produtores, ela certamente ampliava franjas para negociar soluções entre esses desiguais que minimizassem ou, quando menos administrassem essas desigualdades”. Outra grande novidade da intervenção regulatória da Câmara, segundo a autora, foi a sua capacidade de conduzir à esfera pública entendimentos usualmente bilaterais entre Estado e empresas, tecidos nas ante-salas das burocracias governamentais e de neles incluir a presença de sindicatos de trabalhadores. Com esse caráter, a Câmara propôs diretrizes setoriais em um amplo espectro: política tecnológica e de investimento, estratégias competitivas, políticas de financiamento, estratégias de preços e de distribuição, políticas de emprego e salário.

O terceiro momento tem lugar a partir do final de 1996 e está marcado pela preocupação dos atores mais significativos (principais sindicatos, empresários, governo do Estado de São Paulo, governos municipais e organismos representativos da sociedade civil) de fazer frente à crise que ameaça, não mais agora apenas um complexo produtivo (por mais importante que esse pudesse ser em termos da economia local e inclusive nacional), mas sim o conjunto da região. Crise que se expressa em uma forte redução do emprego, em particular o industrial, e que dá origem a uma importante e inovadora experiência de construção institucional representada pela constituição da Câmara Regional do Grande ABC.

### *3.3. A Câmara Regional do Grande ABC: Composição e Objetivos*

Tanto a composição da Câmara Regional, quanto a definição de seus princípios e objetivos, evidenciam de que forma a experiência da Câmara Setorial Automotiva, aparentemente derrotada em termos políticos, foi fortemente precursora da nova experiência que emerge. A Câmara Regional retoma dois dos aspectos centrais da Câmara Setorial: a)

10. Ver a respeito (Bresciani, 1997b; Cardoso e Comin, 1995; Arbix, 1996; Oliveira, 1993; Castro, 1997).

a visão de cadeia produtiva; b) a necessidade de construir um espaço público onde interesses diferentes possam se expressar e ser negociados.

Ao mesmo tempo, a Câmara Regional representa um avanço significativo em relação a essa experiência progressa: a) o tripartismo agora se amplia a um multipartismo; b) a visão das cadeias produtivas se enriquece: essas passam a ser pensadas como partes constitutivas de um território, que, por sua vez, é visto não apenas como um âmbito meramente geográfico ou administrativo, mas sim como um espaço socialmente organizado (Albuquerque, 1997); c) a preocupação com o futuro de determinados setores produtivos se incorpora à tentativa de definição de uma estratégia mais ampla de desenvolvimento econômico local.

Os principais atores/instituições que conformam a Câmara Regional do Grande ABC são: a) o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, criado em 1992, do qual fazem parte as prefeituras dos sete municípios, várias das quais vinham desenvolvendo desde vários anos experiências importantes e inovadoras nas áreas de saúde, educação, habitação, meio-ambiente, participação popular (e, mais recentemente, devido ao aprofundamento da crise e dos processos de precarização do mercado de trabalho, também no âmbito das políticas de geração de emprego e renda); b) Governo do Estado de São Paulo (em especial as seguintes secretarias: Ciência e Tecnologia, Emprego e Relações do Trabalho, Transportes, Meio-ambiente, Educação, Esportes e Turismo); c) as grandes empresas (em especial do setor químico/petroquímico e telecomunicações) e suas respectivas associações representativas; d) associações representativas de pequenas e médias empresas; e) associações comerciais; f) sindicatos; g) Poder Legislativo (presidentes das Câmaras de vereadores dos sete municípios além de todos os deputados estaduais e federais eleitos pela região); h) universidades e escolas técnicas; i) associações da sociedade civil.

A proposta básica da Câmara (expressa na “Carta da Câmara Regional do Grande ABC”, vinda a público em maio de 1997) é promover o desenvolvimento sustentável da região, apoiado fundamentalmente no aumento da competitividade das cadeias produtivas. Isso supõe, em primeiro lugar, que os principais atores regionais desenvolvam uma “atitude propositiva” e façam uma aposta no sentido de promover: a) a melhoria da infraestrutura local (viária, comunicações, transportes e outros); b) o adensamento do tecido produtivo, através do aumento da competitividade das pequenas e médias empresas fornecedoras de insumos e prestadoras de serviços, da modernização e difusão tecnológica e do aumento da qualificação profissional; c) relações mais solidárias no interior das cadeias produtivas, com o objetivo de evitar que seus elos mais débeis se vejam impossibilitados de perseguir uma trajetória mais segura e competitiva.

Desenvolver uma atitude propositiva supõe também questionar a idéia do “custo ABC”, erigindo em virtudes o grau de qualificação da mão-de-obra da região, a tradição industrial acumulada e a densidade institucional existente. Em outras palavras, significa afirmar o potencial positivo dessa densidade institucional (que inclui, entre outros fatores, o grau relativamente alto de organização sindical e sua capacidade propositiva, assim como as experiências anteriores de interlocução bi, tri e multipartite) no sentido de se chegar a um modelo de desenvolvimento econômico e social que seja, ao mesmo tempo, mais equitativo, sustentável e competitivo. Nesse sentido, a articulação de atores em torno da Câmara constitui uma aposta clara na importância de ampliar e afirmar os espaços e os temas de

negociação, assim como de construir novas formas de regulação (entre e intra empresas, na cadeia, no território).

A outra idéia força da Câmara Regional é a tentativa de transformar a situação de crise em uma oportunidade para gestar um novo modelo de desenvolvimento regional, com um caráter pactado, e que, devido a isso, seja mais equilibrado econômica e socialmente. O objetivo não é eliminar ou eludir os conflitos, mas sim, a partir da sua expressão e negociação, chegar a compromissos pactados, que se expressem em acordos concretos. À medida que se ampliam os atores envolvidos nessa discussão, assim como os temas e espaços de negociação, a tendência é inclusive que esses conflitos se multipliquem e se tornem mais complexos (além dos que marcaram tradicionalmente a região, como os conflitos entre empresários e trabalhadores, se expressam também conflitos entre grandes e pequenas empresas, entre entidades de moradores e ambientalistas, entre partidos, entre municípios, entre o conjunto de municípios e o governo do Estado, etc.).

#### 3.4. *Compromissos e Acordos*

Até o momento, as discussões travadas na Câmara deram origem a três grandes acordos. Dentre suas principais propostas, destacamos:

*Criação da Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC*, com a missão de concentrar as informações sócio-econômicas da região, conduzindo as ações de marketing regional e coordenando ações técnico-financeiras de apoio e fomento às empresas tendo em vista promover o desenvolvimento econômico regional sustentado;

*Acordo para o aumento da competitividade das cadeias produtivas*, a ser obtido principalmente através da modernização tecnológica das micro, pequenas e médias empresas, por meio do acesso a financiamento com baixos juros e programas de apoio e qualificação profissional.

*Plano regional de qualificação profissional*, cujas principais metas são: a) criar programas de qualificação; b) instalar centros públicos de formação profissional; c) criar “Postos de Atenção ao Trabalhador”; d) desenvolver a empregabilidade dos trabalhadores através da i) elevação da escolaridade média da população; ii) melhoria da qualidade dos programas existentes de formação profissional, adaptando-os às novas necessidades da região e aos setores “de nítida vocação regional”; iii) implementação de programas de formação profissional para os setores emergentes da região; iv) preservação e melhoria das escolas técnicas da região; v) implementação de instrumentos para contribuir com a formação para a cidadania.

*Criação de um observatório permanente da situação de emprego*, com o objetivo de dar seguimento mensal às variações de oferta e demanda de mão-de-obra, em articulação com o projeto regional de formação profissional, visando dirigir os programas de formação profissional de sindicatos e empresas às necessidades do mercado de trabalho regional.<sup>11</sup>

*Acordo sobre o tema ambiental*, que visa promover o desenvolvimento de atividades industriais não contaminantes e compatíveis com a preservação dos mananciais e integrar a preservação dos mananciais com projetos turísticos.

11. A proposta apoia-se na experiência do Observatório Estadual (Secretaria de Emprego e Relações do Trabalho do Estado de São Paulo).

Entre as principais idéias que orientam esses acordos, destaca-se a preocupação com a “redução do custo ABC”. É importante assinalar que essa redução não está sendo pensada apenas com relação aos custos do trabalho, mas sim de maneira mais sistêmica, ou seja, incluindo medidas no sentido da flexibilização de impostos, investimentos no sistema viário e na infra-estrutura, formação e qualificação profissional, aperfeiçoamento das redes escolar, de saúde e de transportes públicos.

## Conclusão

O conjunto de transformações que vem ocorrendo na estrutura industrial a nível mundial é não só profundo como tem promovido enormes transformações no mundo do trabalho.

Se é certo que a nova trama industrial vem emergindo com exemplos importantes de parcerias entre empresas e atores sociais, essa tendência não é unívoca nem homogênea para todos os países e setores. Pelo contrário, o quadro internacional é complexo e heterogêneo, havendo um conjunto importante de exemplos que apontam para o estabelecimento e reprodução de relações não cooperativas onde a assimetria de poder é aproveitada pelos mais fortes para despejar sobre os demais os custos da competitividade.

Conforme procuramos evidenciar ao longo do texto, esse quadro está relacionado com a ausência de formas de regulação, a baixa densidade institucional e a debilidade dos espaços de negociação que caracterizam grande parte dos tecidos produtivos dos países em desenvolvimento.

Nesse contexto, o surgimento de novas institucionalidades que permitam a criação de espaços de negociação entre os atores, como a Câmara Regional do Grande ABC, emergem como experiências não só inovadoras, como também altamente promissoras da possibilidade de construção de caminhos mais solidários e inclusivos.<sup>12</sup>

Há que se ressaltar a importância que vêm desempenhando os principais sindicatos da região na constituição da Câmara, o que evidencia uma vez mais a sua força e capacidade de renovação ao assumir como seus e de forma ativa os temas do desenvolvimento econômico local, apesar da crise que se abate sobre o sindicalismo de forma geral.

Convém notar ainda que, embora nem todos os pontos acordados venham sendo implementados com a mesma presteza e eficácia, a Câmara vem desempenhando um papel fundamental no enfrentamento dos problemas mais candentes da região, seja pelas instituições que vem logrando criar (entre as quais vale destacar a Agência de Desenvolvimento Econômico e a Central de Negociação de Matéria Prima do Setor de Plástico), seja pelo sentimento que vem conseguindo difundir de que as respostas aos problemas colocados devem ser buscadas regionalmente e através da negociação entre os vários atores envolvidos, seja enfim, pela rica experiência que o experimento encerra de uma nova forma de governabilidade baseada na mobilização e participação da sociedade civil, apontando nesse sentido para formas de regulação mais inclusivas.

12. Evidentemente isso não significa desconsiderar as dificuldades de difusão dessa experiência para outras realidades do país, já que, da mesma forma que a da Câmara Setorial da Indústria Automotiva, esta se apoia na longa tradição de constituição e interlocução de atores que caracteriza a região, e que se constitui em um exemplo único a nível nacional.



## Referências Bibliográficas

- Abramo, L. (1998). "Um Olhar de Gênero: Visibilizando Precarizações ao Longo da Cadeia Produtiva". In: Lais Abramo e Alice Abreu (Orgs.) *Gênero e Trabalho na Sociologia Latino-americana*, São Paulo, ALAST/Secretaria de Emprego e Relações de Trabalho do Estado de São Paulo, ALAST.
- Abreu, A. S., Bila & Ramalho, J. (1995). "Terceirização e Precarização: Os Impactos Sociais da Reestruturação Produtiva no Rio de Janeiro, Washington, LASA, 28-30 de setembro.
- Arbix, Glauco, (1995). *Uma Aposta no Futuro*, São Paulo, Scritta.
- Babson, S. (1995). "Lean Production and Labor: Empowerment and Exploitation." In: Steve Babson (ed) "Lean Production and Labor: Empowerment and Exploitation." In: *the Global Auto Industry*, Detroit, Wayne State University Press.
- Boyer, R. (1996). *Macroeconomie Institutionelle et Historique: Revue de Literature et Perspectives de Recherche*. Paris, EHESS/CEPREMAP.
- Bresciani, L. P. (1997a). "Flexibilidade e Reestruturação: O Trabalho na Encruzilhada", in *Flexibilidade, Empregabilidade e Direitos*, São Paulo em Perspectiva, Vol 11, n 1, São Paulo, Fundação SEADE.
- \_\_\_\_\_. (1997b). "The Challenge to 'ABC' Region: Productive Restructuring and Metalworkers' Strategies in Brazil's Auto Industry Heart", GERPISA.
- Cardoso, A. (2001). "A Nova Face da Indústria Automobilística Brasileira. A Tese da Convergência Revisitada", *Novos Estudos Cebrap* n° 61, novembro.
- Cardoso, A. & Comin, A. (1995). "Tendencias Recientes en la Industria Automotriz Brasileña: la Experiencia del Acuerdo Ramal". *Avances de Investigación*, El Colegio de Puebla n° 3, Puebla, México.
- Castillo, J. & Santos, M. (1993). "La Cualificación del Trabajo y los Distritos Industriales", *Economía y Sociología del Trabajo* 21/22, Madrid, sep/dec.
- Castro, N. (1997). "Reestruturação Produtiva, Novas Institucionalidades e Negociação da Flexibilidade", in *Flexibilidade, Empregabilidade e Direitos*, São Paulo em Perspectiva, Vol 11, n 1, São Paulo, Fundação SEADE.
- Chartres, J-A. (1995). "Le Changement de Modes de Régulation. Apports et Limites de la Formalisation". In: Robert Boyer e Yves Saillard, *Théorie de la régulation: L'état des savoirs*, Paris, La Découverte.
- Ermida U. O. (1996). "El futuro del Derecho del Trabajo y las Relaciones Laborales." In: Portella de Castro, S. y Wachendorfer, A. (ccord.) *Sindicalismo Latino Americano, entre la Renovación y la Resignación*, Caracas, ILDES/FES (Brasil)-Nueva Sociedad.
- Gereffi, G. (1994). "The Organization of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How U.S. Retailers Shape Overseas Production Networks." In: Gereffi and Korzeniewikcz (eds.), *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport, Praeger, pp. 95-122.
- Gitahy, L., Ruas, R., Rabelo, F. & Antunes, E. (1997). "Relações Interfirmas, Eficiência Coletiva e Emprego em dois Clusters da Indústria Brasileira", *Revista Latino-americana de Estudos do Trabalho*, ano 3, n° 6.
- Harvey, D. (1993). *A Condição Pós-Moderna*, São Paulo, Edições Loyola. Humphrey, J., 1998. "Globalisation and Supply Chain Networks in the Auto Industry: Brazil and India", *International Institute for Labour Studies*, Geneva.

- Laigle, L. (1995). "De la Sous-traitance Classique au Co-developpement", Actes du GERPISA, pp. 23-40.
- Leborgne, D. & Lipietz, A. (1988). "O Pós-fordismo e seu Espaço", Espaço e Debates nº 25, São Paulo.
- Leite, M., (2000a) "Trabalho e Qualificação na Cadeia Automotiva: Novas Tendências, Velhos Problemas", in Alice Rangel de Paiva Abreu, Produção Flexível e Novas Institucionalidades na América Latina, Rio de Janeiro, Editora da UFRJ.
- \_\_\_\_\_. (2000b). "Trabalho e Sociedade em Transformação", Sociologias nº4, UFRGS, Porto Alegre, jul/dez.
- \_\_\_\_\_. (2000c). "Desenvolvimento Econômico Local e Descentralização na América Latina: A Experiência da Câmara Regional do Grande ABC", Proyecto Cepal/GTZ "Desarrollo Económico Local y Descentralización en América Latina", Cepal, Santiago de Chile.
- \_\_\_\_\_. (1996). "A Qualificação Reestruturada e os Desafios da Formação Profissional", Novos Estudos CEBRAP, n 45, julho de 1996.
- Novick, M.; Miravalles, C. e Senen, Cecília. (1997). "Vinculaciones Interfirmas, Estrategias de Adaptación y Competencias Profesionales em Argentina." *In*: Marta Novick e Maria Antonia Gallart, Competitividad, Redes Productivas y Competencias Laborales, Montevideu, Cinterfor, OIT/Red Latinoamericana de Educación y Trabajo.
- Oliveira, F. (1993). "Quanto Melhor, melhor: O Acordo das Montadoras", Novos Estudos, São Paulo, CEBRAP, n 36, julho 1993.