

APÓS-FORDISMO E PARTICIPAÇÃO:
REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA CONTEMPORÂNEA E A NOVA
RACIONALIZAÇÃO DO TRABALHO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
BRASILEIRA

Luís Antonio Cardoso da Silva

TESE SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DA COORDENAÇÃO DOS
PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTOR EM CIÊNCIAS
EM ENGENHARIA DE PRODUÇÃO

Aprovada por:

Prof. Miguel de Simoni, D.Sc.

Prof. Michel Thiollent, Docteur

Prof. Adalberto Cardoso, D.Sc.

Prof. Jean-Pierre Durand, Docteur d'Etat

Prof. Joyce Durand-Sebag, Docteur d'Etat

Prof. Giuseppe Cocco, Docteur

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL
FEVEREIRO DE 2001

SILVA, LUÍS ANTONIO CARDOSO DA

Após-Fordismo e Participação: Reestruturação Produtiva Contemporânea e a Nova Racionalização do Trabalho na Indústria Automobilística Brasileira [Rio de Janeiro] 2001.

XVII, 401 p. 29,7 cm (COPPE/UFRJ, D.Sc., Engenharia de Produção, 2001)

Tese – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE

1. Participação
2. Organização do Trabalho
3. Indústria Automobilística: Fiat
4. Pós-Fordismo
5. Após-Fordismo
6. Racionalização do Trabalho
7. Reestruturação Industrial
8. Processo de Trabalho
9. Gestão

I - COPPE/UFRJ II - Título (Série)

Resumo da Tese apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutor em Ciências (D.Sc.)

APÓS-FORDISMO E PARTICIPAÇÃO:
REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA CONTEMPORÂNEA E A NOVA
RACIONALIZAÇÃO DO TRABALHO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
BRASILEIRA

Luís Antonio Cardoso da Silva

Fevereiro/2001

Orientador: Miguel de Simoni

Programa: Engenharia de Produção

Este trabalho teve como objetivo o estudo do fenômeno da participação dos trabalhadores nos mecanismos de gestão de uma organização industrial do setor automobilístico brasileiro, a FIASA – Fiat Automóveis S.A. -, desencadeados a partir do processo contemporâneo de reestruturação industrial. Percebemos que na transição da era fordista para a nova era após-fordista, o mecanismo de participação e envolvimento dos trabalhadores nos processos de decisão e de gestão das empresas torna-se um fenômeno social de extrema relevância, constituindo-se como um dos principais motores do desenvolvimento dos novos modelos produtivos. Assim, sob uma análise de natureza crítica, fundada em uma retomada teórica e conceitual e um diálogo com o pensamento social clássico e moderno, esse mecanismo é compreendido como uma nova forma de racionalização do trabalho.

Abstract of Thesis presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Sciences (D.Sc.)

AFTER-FORDISM AND PARTICIPATION:
CONTEMPORARY PRODUCTIVE RESTRUCTURING AND THE NEW WORK
RATIONALIZATION IN THE AUTO INDUSTRY

Luís Antonio Cardoso da Silva

February/2001

Advisor: Miguel de Simoni

Department: Production Engineering

This thesis aimed the study of the phenomenon of the workmen participation in the managerial mechanisms of an industrial organization of the Brazilian auto industry, the FIASA – Fiat Automóveis S.A. -, developed up from the contemporary process of industrial restructuring. We perceived that in the transition from the fordist to the after-fordist era, the mechanism of workmen participation and involvement in the decision-making and in the managerial processes turns itself in a quite important social process, as so as one of the main engines of the development of the new productive models. By this way, through a critical analysis, founded in a theoretical and conceptual recapture and a dialog with the classical and modern social thought, this mechanism is understood as a new form of rationalization of work.

Résumé de la Thèse présentée à la COPPE/UFRJ comme partie des réquisits nécessaires à l'obtention du degré de Docteur en Sciences (D.Sc.)

APRES-FORDISME ET PARTICIPATION:
RESTRUCTURATION PRODUCTIVE CONTEMPORAINE ET LA NOUVELLE
RATIONALISATION DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
BRESILIENNE

Luís Antonio Cardoso da Silva

Février/2001

Directeur: Miguel de Simoni

Programme: Ingénierie de Production

Cette thèse a eu comme but l'étude du phénomène de la participation des travailleurs dans les mécanismes de gestion d'une organisation industrielle du secteur automobile brésilien, la FIASA – Fiat Automóveis S.A. -, déclenché à partir du processus contemporain de restructuration industrielle. Nous avons perçu que dans la transition de l'âge du fordisme vers celui de l'après-fordisme, le mécanisme de participation et implication des ouvriers dans les processus de décision et de gestion des entreprises devient un phénomène social d'extrême relevance, en soient constitué comme l'un des principaux moteurs du développement des nouveaux modèles productifs. Ainsi, sous une analyse de nature critique, fondée dans une reprise théorique et conceptuelle et un dialogue avec la pensée sociale classique et moderne, ce mécanisme est compris comme une nouvelle forme de rationalisation du travail.

Ao meu pequenino Bruno...

“The certainties of our age are the problems of the next”

R.H. Twaney

AGRADECIMENTOS

Uma vez mais, e sempre: aos meus pais Jayme (*in memoriam*) e Zilma, com profunda gratidão pelo valioso investimento, confiança e esperança. Valores estes, sem os quais nada teria sido jamais possível.

À minha companheira e amiga Márcia, minha mais sincera gratidão pela compreensão, carinho e afeto. Valores esses sem os quais minha frágil natureza humana não permitiria agregar as forças necessárias para realizar essa dura tarefa em dois países tão diferentes e distantes.

Ao meu pequenino Bruno, que surgiu no meio de todo esse processo, sendo o verdadeiro responsável por recobrar-me os ânimos já há bastante carcomidos pela angústia e pelo sofrimento de um curso de doutorado.

À todos os meus familiares e amigos, que compreenderam, aceitaram, e de certo modo incentivaram calorosamente o meu sacrifício, bem como a todos os demais, que por um simples acaso não tenham sido citados, pelo carinho e incentivo que me propiciaram ao longo desta dura jornada.

A todos aqueles que um dia disseram: “Luís, rima com Paris...”. Valeu ! A coisa rimou mesmo...

À COPPE/UFRJ, em nome da direção, professores, e funcionários por zelarem pela garantia e manutenção de nosso espaço de trabalho...

Ao meu orientador brasileiro e amigo, Prof. Miguel de Simoni, simplesmente por absolutamente tudo. Não existem nesse mundo terreno palavras para oferecê-lo, a não ser o meu mais singelo e humilde *muito obrigado*....

Aos funcionários da Área de Engenharia do Produto e Gerência da Produção do Programa de Engenharia de Produção da COPPE/UFRJ, em especial ao Jesus, Fátima, e Zui. Meus mais sinceros agradecimentos pela atenção, presteza e paciência com as angústias de um doutorando.

A todos os meus colegas de mestrado e doutorado no Brasil, os muitos que compartilharam das mesmas angústias, mágoas e felicidades vividas, além do carinho, zelo, e esperança que depositaram no seu próximo. A todos vocês o meu muito obrigado.

Aos funcionários do Setor de Convênios e Relações Internacionais da UFRJ, pela atenção, paciência, presteza e eficiência na realização das formalidades burocráticas entre o Brasil e a França.

A CAPES, pelo financiamento no Brasil e no Exterior.

A Fiat Automóveis S.A., em nome de seus diretores, funcionários e operários, meus mais sinceros agradecimentos pela abertura da empresa e pelas informações prestadas.

Aos companheiros do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de Betim, Igarapé e Bicas, em Especial ao Marcelino, Paulinho, Raimundo, Alvimar, Arnaldo e tantos outros, pelas valiosas dicas e pelos segredos do complexo mundo do trabalho e da produção em Betim.

Ao Professeur Claude Durand, sem o qual, bem como sem a sua intermediação nada teria sido possível na França.

Ao meu orientador francês, o Professeur Jean-Pierre Durand, um grande exemplo de profissionalismo acadêmico e competência. Uma trajetória a ser seguida.

Meu mais que sincero muito obrigado, pois sem a sua anuência e abertura, absolutamente nada teria sido possível...

Ao Professeur Robert Boyer, pelas discussões e dicas sobre o complexo mundo da Teoria da Regulação na França, bem como sobre a crítica após-fordista.

Aos colegas de Évry: professores, doutorandos e funcionários. Em especial, à Daniel Bachet, Jean-Marc Gayman, Jean-Louis Loubet, Frédéric Mispelblom, Sylvie Célerier, Guillaume Bollier, Sylvie Contrefois, Béatrice Faguet, Marie-Noëlle Pécout, Béatrice Piazza-Paruch, Evelyne Fabre, Josianne Krieff e outros tantos, por compartilharem muitos sucessos, reveses e angústias em uma terra tão distante.

Ao pessoal do GERPISA, em especial ao Michel, Becir, Nicolas Carole e Paola, pelas inúmeras contribuições e atenções com minhas insistentes demandas e incursões junto às reuniões do Grupo e no Centro de Documentações. Muito obrigado.

À Alfredo Pena-Vega, pelas valiosas dicas e discussões sobre a Fiat no Brasil.

Ao professor Giuseppe Bonazzi, pelas valiosas contribuições e discussões sobre a Fiat, além do envio de seus textos sobre a realidade da Fiat na Itália.

Aos pesquisadores italianos Vittorio Rieser e Giancarlo Cerrutti, por contribuírem com importante doação de material sobre a Fiat Italiana, oriundo de pesquisas do *Istituto di Ricerche Economiche e Sociali Lucia Morosini*, da Itália.

À todos os que participaram, ainda que direta ou indiretamente deste trabalho, e que por ventura não tenham sido citados, desculpamo-nos pelo lapso, e retribuimos carinhosa e gentilmente com o nosso humilde muito obrigado.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
-------------------------	-----------

PARTE A **Elementos da Transformação**

CAPÍTULO I – Os <i>Pós-Fordismos</i> e as suas Interpretações Contemporâneas: Continuidades, Rupturas e Readaptações.....	23
--	-----------

I.1 - As Visões da Transição: Em Busca de um Novo Paradigma Explicativo do Novo Modelo Produtivo.....	27
I.1.1 - A Vertente Neo-Schumpeteriana: Determinação Tecnológica.....	29
I.1.2 - A Vertente Neo-Smithiana: Supremacia do Mercado	33
I.1.3 - A Vertente Neo-Marxista: Regulação Institucional.....	39
I.2 – Uma Alternativa Analítica: O Modelo Produtivo em Busca da Coerência... ..	48

CAPÍTULO II – Racionalização, Modernização e suas Extensões: Abordagens Teóricas e Conceituais	64
---	-----------

II.1 – A Racionalização: Visões e Discussões sobre a Alavanca da Modernidade	66
II.1.1 – Karl Marx: Forças Produtivas e Alienação	68
II.1.2 – Max Weber: Desencantamento e Gaiola de Ferro	93
II.1.3 – Karl Mannheim: Desaparecimento das Ideologias e Utopias	109
II.1.4 – Escola de Frankfurt: Razão Instrumental e Dominação	117

CAPÍTULO III – A Racionalidade Após-Fordista e a Nova Forma de Racionalização do Trabalho na Sociedade Pós-Industrial..... 128

III.1 – A Racionalidade do Novo Modelo Produtivo: Ruptura Radical ou Continuidade Intensiva ?	131
III.2 – Reestruturação do Capitalismo e as Novas Racionalizações da Produção e do Trabalho: Em Busca de uma Nova Coerência.....	144
III.3 – Imperativo Racional Instrumental e Valorativo do Capital e o Avanço Técnico-Científico da Gestão: A Emergência da Participação dos Trabalhadores como uma Nova Forma de Racionalização do Trabalho	154
III.3.1 – A Nova Racionalização do Trabalho à Luz da Crítica Marxista.....	157
III.3.2 – A Nova Racionalização do Trabalho à Luz da Crítica Weberiana.....	164
III.3.3 – A Nova Racionalização do Trabalho à Luz da Crítica Marxista-Weberiana	176

PARTE B

A Realidade Transformada

CAPÍTULO IV – FIASA – FIAT Automóveis S.A.: Uma Descrição do Objeto de Estudo..... 183

IV.1 – Histórico do Desenvolvimento da Empresa na Europa	183
IV.2 – Estrutura e Composição Hierárquica do Grupo Fiat.....	187
IV.3 – Histórico do Desenvolvimento do Grupo Fiat no Brasil	196
IV.4 – Estrutura e Composição Hierárquica do Grupo Fiat no Brasil	200
IV.5 – Implantação e Trajetória da FIASA em Minas Gerais	209
IV.6 – Perfil da FIASA e Inserção no Mercado Brasileiro	214
IV.7 – Internacionalização da FIASA: A Empresa Global.....	216

CAPÍTULO V – A Reestruturação Anunciada... A Realidade Transformada: Mutações e Metamorfoses da Empresa 220

V.1 – Os Antecedentes do Trabalho na FIASA: O Fordismo Capenga.....	221
V.2 – Fare come in Giappone: Crise e Reestruturação da Fiat	233
V.3 – A Reestruturação e Inovação da FIASA: A Fábrica Racionalizada.....	240
V.3.1 – A Primeira Onda	242
V.3.2 – A Segunda Onda	247
V.3.3 – Os Outros Programas	254

CAPÍTULO VI – O Aparelho Produtivo e a Amplitude das Mudanças da Nova Racionalização do Trabalho: Reinventando o Taylorismo/Fordismo Participativo 258

VI.1 – A Reinvenção do Modelo Tradicional de Gestão: Um Esboço Interpretativo da Mudança Após-Fordista	259
VI.2 – A Organização Produtiva: Ampliação da Integração Sócio-Técnica da Firma	268
VI.2.1 – A Empresa Enxuta: Fluxo Contínuo e Qualidade Total.....	269
VI.2.2 – A Empresa Horizontal: Flexibilização Estrutural e Organização Reticular.....	277
VI.2.3 – A Empresa Orientada à Projeto: Descentralização e Manufatura Celular	280
VI.2.4 – A Empresa Flexível e Integrada: A Abordagem por Processos.....	291
VI.3 – A Relação Salarial: Intensificação da Participação e do Envolvimento dos Trabalhadores na Gestão	294
VI.3.1 – A Organização do Trabalho: Organização Qualificante e Trabalho Enriquecido	295
VI.3.2 – As Relações Hierárquicas: Redução de Níveis e Agilização do Processo Decisório	309
VI.3.3 – O Sistema de Remuneração: Redução dos Custos e Niponismo à Mineira.....	312
VI.3.4 – As Relações Sindicais: Exclusão e Totalitarização.....	318

CAPÍTULO VII – Os Mecanismos Estratégicos de Manutenção da Nova Racionalização do Trabalho na FIASA: O Envolvimento Coercitivo dos Trabalhadores, o Paternalismo e o Despotismo Fabril como Chave Estratégica da Mudança	324
VII.1 – Os Limites da Nova (Velha) Forma da Dominação Capitalista na Fábrica Racionalizada: Rumo a uma Nova Hegemonia Fabril?	325
CONCLUSÃO.....	346
BIBLIOGRAFIA	352
ANEXOS	380

ÍNDICE DE FIGURAS, QUADROS, TABELAS E GRÁFICOS

FIGURAS

FIGURA I – Abordagem Global do Modelo Produtivo	50
FIGURA II – A Coerência do Aparelho Produtivo	51
FIGURA III – A Coerência da Relação Salarial	54
FIGURA IV – Representação Metafórica do Conceito de Modelo Produtivo.....	56
FIGURA V – Estrutura Hierárquica do Grupo FIAT no Brasil	200
FIGURA VI - Estágios da Reestruturação da Fiat na Europa	235
FIGURA VII - Estágios da Reestruturação da Fiat no Brasil.....	240
FIGURA VIII - Plano de Reestruturação da FIASA.....	242
FIGURA IX - Modificação da Estrutura da FIASA.....	244
FIGURA X - Comparação das Estruturas Organizacionais da FIASA entre a Fábrica Fordista Capenga e a Fábrica Racionalizada	246
FIGURA XI - Estrutura de Funcionamento da Empresa-Rede	249
FIGURA XII - Evolução Externa do Plano de Qualidade Total FIAT	250
FIGURA XIII - Estrutura de Funcionamento da Logística Integrada	252
FIGURA XIV - Princípios Estruturais da Nova Organização Produtiva	261
FIGURA XV - Elementos da Nova Relação Salarial.....	264
FIGURA XVI - Curva de Aprendizagem JIT/TQM	272
FIGURA XVII - Mudança Estrutural da Firma no Processo de Reestruturação Industrial	278
FIGURA XVIII - Estrutura de Projeto Fast-Track da Indústria Automobilística	281
FIGURA XIX - Estrutura de Projeto de Desenvolvimento Concorrencial na Indústria Automobilística	282
FIGURA XX - Tipologia de Projetos segundo o Ponto de Vista Econômico.....	283
FIGURA XXI - Configurações de Projetos em relação às	

Funções Permanentes ou Setores.....	286
FIGURA XXII - Estrutura da Unidade Operativa.....	289
FIGURA XXIII - Modelo de Gestão por Processos da FIASA	293
FIGURA XXIV - Estrutura da UTE na FIASA	297
FIGURA XXV - Organização Hierárquica da UTE.....	299
FIGURA XXVI - Estrutura de um CCQ da FIASA.....	303
FIGURA XXVII - Lay-out da Gestão à Vista na UTE	306
FIGURA XXVIII - Sistema de Remuneração da FIASA - 1997	317
FIGURA XXIX – As Três Dimensões do Trabalho em Equipe	337

QUADROS

QUADRO I - Inovações Tecnológicas nas Plantas Industriais da Fiat	224
QUADRO II - Programas de Participação e Envolvimento de Trabalhadores da FIASA	255
QUADRO III - Tipologia Após-Fordista da Firma e os Novos Princípios Produtivos.....	266
QUADRO IV - Princípios do Plano da Qualidade Total na FIASA	271
QUADRO V - Ações e Diretrizes da Qualidade Total na FIASA	273
QUADRO VI - Principais Ferramentas da TQM na FIASA.....	274
QUADRO VII - Diferenças Básicas entre a Organização Clássica e a Auto-Organização definida pelas Meta-Regras	288
QUADRO VIII - Plataformas da Gestão por Processos na FIASA	292
QUADRO IX - Comparação do Número de Níveis Hierárquicos nas Industrias Automobilísticas.....	309
QUADRO X - Comparativo dos Níveis Hierárquicos na FIASA – 1989/1996.....	310
QUADRO XI - Comparação dos Salários da FIASA – ABC/São Paulo - 1997.....	312
QUADRO XII - FIASA – Participação dos Salários no Custo da Produção	314
QUADRO XIII - Regime Contratual da Força de Trabalho na FIASA – 1996	314
QUADRO XIV - Elementos do Niponismo	316

QUADRO XV - Estrutura do Salário no Japão	316
QUADRO XVI - Distâncias entre a FIASA e o Domicílio dos Trabalhadores	320

TABELAS

TABELA I – Presença Mundial do Grupo FIAT – Ano 1998	187
TABELA II – Lucro do Grupo FIAT – Ano 1997	187
TABELA III – Performance de Vendas do Grupo FIAT no Mundo.....	188
TABELA IV- Estrutura de Atividades Produtivas do Grupo FIAT – Ano 1998	188
TABELA V – Setores Operacionais da Atividade Produtora do Grupo FIAT	189
TABELA VI – FIAT – Produção Interna de Veículos por Tipo – Ano 1994/1996	214
TABELA VII – FIAT – Participação no Mercado Brasileiro de Veículos	215
TABELA VIII – FIAT – Distribuição do Pessoal – 1980/96.....	215
TABELA IX – Estratégia de Organização do Grupo FIAT na América do Sul	217
TABELA X - Crescimento da Produção da Indústria Automobilística nos Países – 1960/95	233

GRÁFICOS

GRÁFICO I – Número de Sugestões/Ano nos CCQs da FIASA.....	304
--	-----