resenha bibliográfica

Gattás, Ramiz. *A Indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil.* São Paulo, Editora Prelo, 1981.

Nícia Vilela Luz utilizou um título bastante expressivo para seu estudo sobre a industrialização brasileira: *A Luta pela industrialização no Brasil* (São Paulo, Alfa-Ômega, 1975).

Essa "luta" — que tão propriamente designa a industrialização no Brasil — foi analisada por Nícia Vilela Luz no período que vai até 1930. Outros autores focalizaram não só a primeira quanto a "segunda luta", de 1930 até meados de 1970 — Dean Warren, A Industrialização de São Paulo, Difel — porém, poucos são os textos que se propuseram a analisar a luta pela industrialização dentro de setores específicos.

Ramiz Gattás, empresário do setor de autopeças, pretende contribuir, com seu texto, para esclarecer os detalhes desta segunda luta do setor automobilístico.

As indústrias automobilísticas e suas agregadas (autopeças) foram responsáveis pela criação do maior número de empregos em indústrias no país após 1950. Em particular, o setor de autopeças, apesar da crise, exibiu os seguintes dados:

Performance setorial

Discriminação	Crescimento contínuo						
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
I. Faturamento total dos fabricantes de autopeças (em US$ milhões)*	3.372,6	3.691,4	4.338,0	4.949,1	6.278,3	7.226,5	7.971,1
II. Faturamento em autopeças (em US$ milhões)	2.503,7	2.707,0	3.185,6	3.379,5	4.447,4	4.966,8	5.463,7
III. Exportações de autopeças** (em US$ milhões FOB)	165,0	247,9	286,8	489,7	640,2	717,7	732,5
IV. Número de empregados do setor de autopeças (em mil empregados)	200,0	230,0	225,7	235,0	270,0	273,0	278,6
V. Produção de veículos (em mil unidades)	905,1	929,8	985,5	919,9	1.064,0	1.128,0	1.165,2
VI. Exportação de veículos (em US$ milhões FOB)	203,8	334,1	385,7	490,3	610,4	759,7	1.101,2
VII. Exportação de veículos (em mil unidades)							
a) Montados	19,3	25,7	20,5	26,6	45,7	47,4	80,7
b) CKD	45,3	47,2	59,4	43,4	50,5	58,2	76,4
c) Total	64,6	72,9	80,4	70,0	96,2	105,6	157,1
VIII. Frota circulante (em mil unidades)							
a) Automóveis	4.020	4.805	5.682	6.481	7.409	8.313	9.090
b) Ônibus e caminhões	546	628	715	815	909	995	1.070
c) Motocicletas	91	109	127	163	207	270	364
d) Outros	125	144	167	194	226	264	302
e) Total	4.782	5.686	6.691	7.653	8.751	9.842	10.826

Fonte: Sindipeças e Anfavea. Publicado no *Anuário* do Sindipeças, p. 7, 1981.
* Inclui vendas não automotivas.
** Não incluídas as exportações embutidas no item VI.

Quer consideremos o faturamento, exportações ou empregos, o crescimento ou retração do setor de autopeças, como pode ser visto na tabela anterior, pode afetar diretamente a *performance* da economia paulista e o crescimento industrial de São Paulo.

Partindo dessas premissas, Ramiz Gattás, empresário que participou intensamente das lutas pelo crescimento das indústrias de autopeças, se propõe a oferecer com sua obra um depoimento "vivo" das agruras, insucessos e vitórias dos empresários de autopeças ao longo da existência do setor.

Elaborado como um depoimento, o texto é farto em testemunhos, discursos, leis e decretos governamentais que, de alguma maneira, afetaram a evolução das indústrias de autopeças no Brasil.

Ramiz Gattás confirma e documenta que o processo de expansão em autopeças sempre foi dependente, principalmente na sua fase áurea, do crescimento das indústrias terminais. O autor sugere que o atrelamento nada mais é que uma relação orgânica/natural e que, portanto, a crise do setor automobilístico como um todo, neste terceiro "delfinato" (termo do autor), não pode ser separada em crise das montadoras e crise das

autopeças, daí a proposta de uma solução conjunta para ambas as crises, através de uma retomada do crescimento das indústrias automobilísticas e suas dependentes.

O autor sugere que a melhor leitura do texto é aquela que o percebe como um depoimento de alguém que foi testemunha ocular do desenvolvimento da economia paulista neste século, em particular a partir de 1950, e clama por uma política governamental que impeça o "genocídio empresarial" no setor de autopeças.

Enquanto depoimento, o texto é rico e exaustivamente acompanhado de documentação, perdendo, entretanto — talvez até propositadamente — uma dimensão analítica mais profunda que contemplaria as exigências daqueles que possuem um paladar acadêmico. O livro não é um produto de acadêmico para acadêmico, mas um depoimento de empresário que pretende mobilizar os "espíritos" em prol de uma retomada dos "bons anos" de crescimento econômico fundados na expansão do setor automobilístico.

Acreditando firmemente que a recuperação das indústrias automobilísticas só poderá ser conseguida através da intervenção do Estado, que, baixando taxas, promovendo incentivos, permitiria uma volta aos índices de produção alcançados no final da década de 60 e início da de 70, o autor vincula todas as alternativas (tais como aumento das exportações, mercado de reposição, etc.) para uma saída do atual impasse que as indústrias automobilísticas enfrentam a uma atenção especial e vantagens adicionais que o Estado viesse conceder às indústrias do setor.

Pressionados pelos aumentos de custos, de um lado, e pelas montadoras, de outro, os empresários de autopeças encontram-se em situação crítica, a qual tem levado alguns a baixar o volume de produção e outros a encerrar mesmo suas atividades, quando a mudança de ramo não for possível.

Observando os dados de faturamento e emprego (tabela anterior), R. Gattás encontra forças para reivindicar em seu nome e, a seus olhos, em nome dos inúmeros indivíduos que trabalham em indústrias de autopeças.

Infelizmente, o autor não procura analisar o conjunto de disposições estruturais que permitiram o surgimento e a expansão do mercado de autopeças. Caso o autor observasse, por exemplo, que outros setores já tiveram seu apogeu e posteriormente faleceram, que mesmo países se tornaram decadentes, talvez então, não mais movido pelo comprometimento e fervor, pudesse arranhar algumas das causas da fraqueza histórica do setor de autopeças.

De qualquer forma, quem quiser conhecer o setor de autopeças no Brasil terá que conhecer a luta dos empresários mais representativos deste setor e R. Gattás é um deles. Esta obra tem a qualidade de sintetizar o que o autor viveu e pensa sobre o ramo em que atua. □

Roberto Venosa

Porter, Michael E., *Competitive strategy.* New York, The Free Press/Macmillan; London, Collier/Macmillan, 1980. XX + 396 p. ilustrado, encadernado, sumário, bibliografia, índice analítico.

O livro de Michael Porter tem sido citado em publicações de comunicação empresarial e em listagens de leitura obrigatória da nova safra de 1980/81 de cursos de pós-graduação de administração como um ponto alto do estudo da situação competitiva, de luta, entre empresas. E lendo o livro, o que é fácil, de tão bem escrito e de tão condensado, as recomendações se mostram mais que justificadas. Mesmo lendo-o com a desconfiança que merece algo que está na lista de *best-seller*, o leitor fica cativado pela clareza de exposição e pelo interesse que provoca, mesmo no não-envolvido, o assunto em pauta. O livro é realmente obrigatório. Nada daquilo que está no livro é por si novidade. Novidade é o produto — a criação da estratégia competitiva. Então o autor, pelo seu curso na Harvard Business School, conseguiu o mais difícil — uma síntese perfeita. Ao ser lido, o livro me provoca memórias irresistíveis das octogonais salas de aula da HBS, a experiência de 80 a 100 alunos, a fria análise pelos mesmos, as perguntas irreverentes, fazendo o professor passar pela necessidade de expor cada vez mais claramente o procedimento analítico. Certas observações podem ser até identificadas na sua origem, lendo o prefácio e os agradecimentos, principalmente a colegas.

Realmente, a única lacuna que encontrei foi a ausência do grande General Doriot, o professor emérito da Harvard B. School que mais estudou a concorrência do ponto de vista estratégico e tático, e cujos milhares de alunos atestam não só o conjunto daquilo que aprenderam, mas os conceitos imorredouros de uma das maiores mentes disciplinadas que já passou pela HBS. E Porter está disciplinado,