



Quando um VW sai da linha de produção, são elas que fazem os testes finais

Elas mandam na linha



Trabalhar em montadora não é mais privilégio masculino. Da engenharia ao chão de fábrica, elas conquistam posições – e até já comandam os homens

POR LEO NISHIHATA | FOTOS HEUDES REGIS

Uma mulher com jeito *de* menina anda com desenvoltura pela linha de montagem da Volkswagen, em São Bernardo do Campo (SP). Usa uniforme, tem os cabelos presos, sorri para todos e recebe de volta um apelido carinhoso: Tati. É preciso atenção redobrada para perceber que Tatiana Lima, 23 anos, não é uma estudante, muito menos visitante. Ali, na ala 14 de uma das maior fábricas de automóveis do país, Tatiana trabalha como líder de uma célula de 56 metalúrgicos homens (a maioria mais velhos), responsáveis pelo momento exato em que, vindos de braços de produção diferentes, a carroceria monobloco e o conjunto mecânico do Polo encaixam-se um em cima do outro. Dali em diante, até a entrega para o teste final de rodagem, ela é quem manda.

"Vinte anos atrás, isso seria impensável", diz Raimundo Ramos, gerente executivo de Recursos Humanos da Volkswagen. Ocorre que, do chão das fábricas até o topo das montadoras, muita coisa mudou desde que o sindicalista Lula ainda era o símbolo do setor. "Meu pai trabalhava aqui na ala 5", afirma Tatiana. "Quando contei que queria entrar, ele ficou louco, dizia que fábrica de carro não era lugar para mulher, fez minha inscrição com a maior má vontade."

Desafiada, a menina (14 anos, na época) passou no programa de aprendizes do Senai, virou colega de firma do pai e hoje, quase uma década depois, pulveriza qualquer resquício de desconforto num setor onde os homens predominam. Ninguém de sua equipe jamais reclamou de ser chefiado por uma mulher tão nova. "Tenho esposa e uma filha, já estou acostumado", diz o monitor de parte elétrica Malcolm Devienne. Quando algum colega mais engraçadinho diz que ela está linda hoje, Tati sorri e responde: "Desculpe, mas eu sou linda, ok?"

PinkPower

Não por acaso, a linha de montagem do Polo é considerada uma referência tecnológica de automatização dentro da Volks. Mas mesmo com a radical evolução de "man power" (força bruta) para "brain power" (força mental), profissionais femininas ainda formam a absoluta minoria do setor. Segundo a analista Adriana Marcolino, do Dieese (Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócioeconômicos), as principais montadoras do país empregam 6588 mulheres, apenas 7,3% do total de 90063 empregados do setor.

Nos cursos técnicos da área automotiva do Senai, como os freqüentados por Tatiana no bairro do Ipiranga, em São Paulo, o índice de mulheres é igualmente baixo. O agente de treinamento Valdir de Jesus, porém, afirma que o percentual dobrou nos últimos três anos, e destaca a gana das meni-



No setor de Color & Trim da Ford, elas dominam. Só agora contrataram o primeiro homem

nas. "Elas chegam para fazer a diferença", diz.

As empresas mais antenadas já perceberam isso. No curso de engenharia automotiva da FEI, em São Bernardo do Campo, encontramos Natália Paniza, 24 anos, porte de modelo e com uma paixão enorme por carros desde a infância, quando tomava emprestadas as QUATRO RODAS do seu pai. Veterana das competições universitárias de Mini Baja, foi laçada pelos olheiros da Mitsubishi antes mesmo de concluir seu curso.

Madrugada com mecânicos Hoje, Natália cuida das picapes L200 envenenadas que disputam ralís de velocidade pela equipe oficial da marca - o trabalho dos sonhos de muito marmanjo. "Desde a faculdade, tive que aprender a conviver no meio dos meninos. Passei um sufoco, mas sempre gostei de competição", afirma Natália. Ela brinca ao dizer que só tem amigos homens. Namorado? "É difícil. Vai entender que a namorada viaja e passa a madrugada trabalhando com mecânicos..."

Ser uma eterna apaixonada por carros não é requisito obrigatório para ter sucesso. Os mimos de Havia Araújo, atual supervisora do time de engenharia elétrica na área de desenvolvimento de produto da Ford, sempre foram circuitos, módulos e baterias, não

necessariamente automóveis. Desde seu primeiro estágio, porém, ela percebeu que nenhum setor oferecia tantas possibilidades de criação, desenvolvimento e, por tabela, satisfação. "O conteúdo eletrônico dos automóveis evolui a cada dia, é desafiador", diz Flávia, que hoje precisa se controlar para não falar o tempo todo sobre os sistemas eletrônicos de Fiesta, Ranger e outros modelos. A Ford, aliás, é quase um harém nesse universo - em Camaçari, na Bahia, 15% dos profissionais de Pesquisa e Desenvolvimento e 30% dos montadores da linha de produção são mulheres.

Para especialistas e envolvidos no setor, o aumento da presença feminina é um fenômeno natural e irreversível, reflexo tanto da sociedade - as mulheres querem e precisam trabalhar - como do próprio mercado. Estima-se hoje que 45% das vendas de automóveis são feitas diretamente para clientes que usam salto alto, batom e unhas pintadas. Não é de estranhar que, nas áreas de marketing e planejamento de produto, elas já ocupem seu próprio território. "O mesmo carro é visto de formas diferentes por homens e mulheres", diz Maristela Castanho, diretora de produto da Renault na América Latina, personagem-chave no desenvolvimento dos novos Logan e Sandero. "Para lidar com isso, ajuda muito ter uma equipe mista, criativa,



Natália Paniza,
responsável pelas
L200 de rali:
trabalho espanta
pretendentes

que proporcione debates de idéias mais ricos."

Além dos ganhos práticos, outro aspecto inegável da presença feminina é o quanto o ambiente de trabalho torna-se mais agradável - para não dizer civilizado. Palavrões caem em desuso e os brucutus, em vez de se sentirem ameaçados, tendem a assumir uma postura mais cordial, cavalheiresca.

Perfume de mulher voltemos à fábrica da Volks em São Bernardo, onde uma equipe de cinco mulheres ajuda a conduzir os testes finais de rolagem dos veículos recém-fabricados, que são feitos para dar a aprovação final e depois mandar o automóvel para as concessionárias. "Quando nós devolvemos os carros, os caras brincam que dá para saber qual de nós fez o teste, só pelo perfume. A gente fica num pedestal", diz Margareth Pontes de Golveia. As moças realizam de 40 a 50 test-drives por dia cada uma, sempre atentas a ruídos, maciez, suavidade e resistência dos veículos avaliados. "A direção mecânica do Gol, por exemplo, não pode estar muito pesada, assim como a manivela dos vidros", afirma Cláudia Zampoli, colega de Margareth.

Os setores de controle de qualidade há tempos empregam mulheres que, conforme o senso comum, são mais caprichosas e detalhistas que a

média dos homens. No entanto existe uma área que praticamente nasceu sob a batuta das damas: trata-se do setor chamado de "Color & Trim" - termo americano que designa também no Brasil os departamentos responsáveis pelas cores, acabamentos e interiores dos automóveis.

Lembra os Escort XR3 amarelos repletos de detalhes bem-cuidados, que se tornaram sonho de consumo no fim dos anos 1980? Toda vez que vê um desses inteirão na ma, a orgulhosa Adília Afonso se recorda de quando se tornou a primeira mulher designer na indústria automobilística brasileira. "Ajudei a criar o setor na Ford, e o XR3 foi meu primeiro projeto", diz Adília, hoje supervisora de Color & Trim para os carros e caminhões da marca. "Naquela época, havia apenas secretárias", afirma.

Para Adília, o setor foi dominado pelas suas pares devido ao interesse natural feminino por moda, cores e tecidos. Porém, assim como as mulheres já não abrem mão de trabalhar mesmo nos nichos mais masculinizados, processo semelhante está ocorrendo com o próprio Color & Trim. "Acabamos de contratar nosso primeiro estagiário homem. E ele tem sensibilidade e percepção tão boas quanto as nossas", diz a chefe, com aprovação. Os tempos realmente são outros.

