



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**

Centro de Tecnologia e Ciências

Faculdade de Geologia

Marcos Silva de Carvalho

**Reestruturação regional e industrial do Vale do Paraíba Fluminense:  
uma análise a partir do conceito de Condições Gerais de Produção**

Rio de Janeiro

2024

Marcos Silva de Carvalho

**Reestruturação regional e industrial do Vale do Paraíba Fluminense: uma análise a partir do conceito de condições Gerais de Produção**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Regina Helena Tunes

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ/REDE SIRIUS/CTCC

C331 Carvalho, Marcos Silva de.  
Reestruturação regional e industrial do Vale do Paraíba Fluminense:  
uma análise a partir do conceito de condições Gerais de Produção / Marcos  
Silva de Carvalho.– 2024.  
89 f. : il.

Orientador: Regina Helena Tunes.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro,  
Instituto de Geografia.

1. Geografia humana – Rio de Janeiro (RJ) - Teses. 2. Reestruturação  
produtiva – Teses. 3. Reestruturação industrial - Teses. 4. Economia  
regional - Teses. I. Tunes, Regina Helena. II. Universidade do Estado do  
Rio de Janeiro. Instituto de Geografia.. III. Título.

CDU: 911.3(815.3)

Bibliotecária Responsável: Priscila Freitas Araujo/ CRB-7: 7322

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta  
dissertação, desde que citada a fonte.

---

Assinatura

---

Data

Marcos Silva de Carvalho

**Reestruturação regional e industrial do Vale do Paraíba Fluminense: uma análise a partir do conceito de condições Gerais de Produção**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 04 de Julho de 2024.

Banca Examinadora:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Regina Helena Tunes (Orientadora)  
Instituto de Geografia - UERJ

---

Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr. Leandro Bruno Santos  
Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro

2024

## RESUMO

CARVALHO, Marcos Silva de. **Reestruturação regional e industrial do Vale do Paraíba Fluminense**: uma análise a partir do conceito de condições Gerais de Produção. 2024. 89 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Esta dissertação de mestrado foi desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. O objetivo é compreender de que modo às condições gerais de produção presentes no Vale do Paraíba Fluminense, a partir de suas estruturas de consumo coletivo construídas historicamente ao longo dos momentos produtivos da região, como a via de alta velocidade (BR-116) e a ferrovia (Ferrovia Central do Brasil), influenciaram o processo de reestruturação regional. A partir desse ponto de partida, busca-se entender como, nesse processo, empresas foram atraídas para o território regional e, ao final dessa análise, compreender o processo de reestruturação produtiva que ocorre na região.

Palavras-chave: Vale do Paraíba Fluminense; condições gerais de produção; reestruturação territorial.

## ABSTRACT

CARVALHO, Marcos Silva de. **Regional and industrial restructuring of Vale do Paraíba Fluminense**: an analysis based on the concept of General Production Conditions. 2024. 89 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

This master's thesis was developed in the Graduate Program in Geography of the State University of Rio de Janeiro. The objective is to understand how the general conditions of production present in the Paraíba Fluminense Valley, from their collective consumption structures historically built throughout the productive moments of the region, such as the high-speed highway (BR-116), the railroad (Ferrovia Central do Brasil) influenced the process of regional restructuring. From this starting point, we seek to understand how, in this process, companies were attracted to the regional territory and, at the end of this analysis, to understand the process of productive restructuring that occurs in the region.

Keywords: Vale do Paraíba Fluminense; general conditions of production; productive restructuring.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Mapa de localização do Médio Vale do Paraíba Fluminense.....	15
Figura 2 –	Localização do Vale do Paraíba Fluminense com o traçado da BR-116 (Via Dutra).....	30
Figura 3 –	Concentrações industriais no Vale do Paraíba Fluminense.....	35
Figura 4 –	Terminal Intermodal de Itatiaia.....	36
Figura 5 –	Terminal Intermodal de Resende.....	37
Figura 6 –	Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda.....	38
Figura 7 –	Novos estabelecimentos industriais em Volta Redonda.....	39
Figura 8 –	Divisa entre os municípios de Pirai e Pinheiral.....	39
Figura 9 –	Polo industrial de Pirai-RJ.....	40
Figura 10 –	Polo industrial de Porto Real-RJ e Resende-RJ.....	41
Figura 11 –	Polo industrial e região Central do município de Porto Real-RJ.....	41
Figura 12 –	Polo industrial de Itatiaia-RJ.....	42
Figura 13 –	Getúlio Vargas Inaugura o Alto Forno, em 1954.....	46
Figura 14 –	Construção da CSN, em 1942.....	46
Figura 15 –	Estrutura urbana de Volta Redonda a partir da CSN e sua segregação.....	48
Figura 16 –	Traçado Ferrovia Central do Brasil.....	52
Figura 17 –	Traçado Rodovia Presidente Dutra.....	53
Figura 18 –	Tanques posicionados na greve de 1989.....	56
Figura 19 –	Localização das concentrações industriais ao longo dos momentos de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense.....	68

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Periodização dos momentos de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense.....	18
Quadro 2 –	Municípios que praticam a Isenção de impostos municipais e suas legislações.....	72
Quadro 3 –	Grandes montadoras que se instalam na região do Vale do Paraíba a partir da última década do século XX.....	78

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Número de estabelecimentos por grandes setores do IBGE, nas microrregiões do estado do Rio de Janeiro em 2021.....	27
Tabela 2 –	Percentuais de urbanização no estado do Rio de Janeiro.....	28
Tabela 3 –	Número de habitantes nos municípios do Vale do Paraíba Fluminense.....	30
Tabela 4 –	Número de estabelecimentos por grandes setores do IBGE, no Vale do Paraíba Fluminense em 2021.....	31
Tabela 5 –	Número de empregos por grandes setores do IBGE, no Vale do Paraíba Fluminense em 2021.....	32
Tabela 6 –	Mapeamento das Unidades de Curso superior na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense em 2022 com enfoque nos cursos ligados a indústria.....	33
Tabela 7 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação entre os anos 1990 e 1994 na região sudeste.....	62
Tabela 8 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 1993, 1996 e 1999.....	69
Tabela 9 –	Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 1993, 1996 e 1999.....	70
Tabela 10 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2003, 2006 e 2009.....	73
Tabela 11 –	Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2003, 2006 e 2009.....	74
Tabela 12 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 1999 e 2009.....	75
Tabela 13 –	Número de vínculos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 1999 e 2009.....	77
Tabela 14 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2013, 2016 e	

	2019.....	78
Tabela 15 –	Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2013, 2016 e 2019.....	79
Tabela 16 –	Número de estabelecimentos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 2010 e 2021.....	81
Tabela 17 –	Número de vínculos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 2010 e 2021.....	81

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMAN	Academia Militar das Agulhas Negras
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronaves
FCN	Fábrica de Combustíveis Nucleares
FUNDES	Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INB	Indústrias Nucleares do Brasil
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISSQN	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
ITA	Instituto Tecnológico de Aeronáutica
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFRRJ	Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
IFRJ	Instituto Federal do Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>1</b>	<b>CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO E DA ESTRUTURA PRODUTIVA CONTEMPORÂNEA DO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE .....</b>	<b>24</b>
<b>1.1</b>	<b>Estrutura regional, produtiva e redes técnicas do Vale do Paraíba Fluminense.....</b>	<b>29</b>
<b>1.2</b>	<b>Espacialidade dos estabelecimentos industriais regionais.....</b>	<b>38</b>
<b>2</b>	<b>A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE UMA REGIÃO LIGADA À PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO: A CHEGADA DA COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL.....</b>	<b>44</b>
<b>2.1</b>	<b>Estruturação produtiva e regional a partir da instalação da CSN.....</b>	<b>45</b>
<b>2.2</b>	<b>Esgotamento do modelo produtivo, a luta entre militares e trabalhadores....</b>	<b>55</b>
<b>3</b>	<b>A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA ASSOCIADA A POLÍTICA FISCAL: O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE A PARTIR DOS ANOS 1990.....</b>	<b>59</b>
<b>3.1</b>	<b>A mudança do paradigma industrial brasileiro a partir das privatizações e abertura econômica: o início da reestruturação produtiva do Vale do Paraíba Fluminense .....</b>	<b>61</b>
<b>3.2</b>	<b>O Vale do Paraíba, sua situação geográfica como fator determinante para apotencialidade da atração das grandes montadoras ao redor da Via Dutra.....</b>	<b>65</b>
<b>3.3</b>	<b>As leis de incentivo municipais: como o Vale do Paraíba Fluminense construiu socialmente concentrações industriais em grande parte de seus municípios, entre os anos 2000 e 2021.....</b>	<b>72</b>
<b>3.4</b>	<b>A implementação das políticas de isenção municipal: A política dos municípios do Vale do Paraíba Fluminense começa a se materializar na década de 2010 .....</b>	<b>78</b>
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>83</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>86</b>

## INTRODUÇÃO

A reflexão desta dissertação de mestrado se faz a partir da análise do processo de reestruturação produtiva do Vale do Paraíba Fluminense a partir do final do século XX, período em que novas empresas industriais se instalaram na região. Procuramos, na pesquisa, relacionar este momento, marcado pela chegada de novas plantas industriais com um padrão de produção diferente do que já existia, com as condições gerais de produção historicamente constituídas na região.

Consideramos na pesquisa que a reestruturação produtiva é um processo contínuo que ocorre ao longo do tempo, sendo um evento de longa duração que não é imediato, mas constante, como colocado por Benko (2002, p. 29):

As mudanças geográficas do espaço de produção coincidem com mutações maiores da organização de produção, que são por sua vez provocadas pelas exigências do novoregime de acumulação. Estas tendem a requerer flexibilidade nos processos de produção, tanto no desenvolvimento quanto na regulação das relações de trabalho.

O recorte espacial desta pesquisa abrange os municípios que compõem o Vale do Paraíba Fluminense, uma microrregião definida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), onde, nos últimos anos, houve um aumento no número de estabelecimentos da indústria de transformação e no número de empregos no setor, segundo dados do banco de dados RAIS/CAGED, disponibilizados pelo Ministério do Trabalho.

O processo de contínua transformação regional, a partir da geografia econômica, está intimamente ligado à ideia de fluxo, que integra os municípios da região, ao mesmo tempo em que conecta a região com as redes nacionais e globais. Esse dinamismo cria relações de troca que se iniciaram com o transporte do ouro rumo ao porto de Paraty nos anos finais do século XVII, estabelecendo laços que estruturam as redes presentes até hoje.

As redes pré-existentes deixaram bases estabelecidas para a produção cafeeira, iniciada na década de 1820, concentrada no município de Resende. A força de trabalho foi formada a partir da migração, incentivada por um fluxo já existente e por incentivos ao abastecimento da corte na capital federal, Rio de Janeiro. As grandes fazendas passaram a produzir café, integrando-se a um fluxo tanto nacional quanto internacional.

Durante a década de 1920, um processo de crises acumuladas provocadas pela superprodução de café no país e na região, entre outras questões globais, desencadeou diversos problemas. O fato que culminou no fim deste período produtivo da commodity

no Vale do Paraíba Fluminense foi uma das grandes crises do capitalismo, a crise de 1929. Essa crise ocorreu devido à produção voltada principalmente para os mercados da Europa e dos Estados Unidos, com uma mínima parte destinada ao mercado nacional.

Na década de 1950, foi instalada na região a Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), em Resende, um centro de formação de oficiais do exército. A escolha da região está relacionada à existência de um capital ocioso, a um fluxo já estabelecido e conectado com os centros do capital brasileiro. Sua monumentalidade teve grande influência na escolha da região como futuro centro industrial do país.

Na mesma década, houve dois outros importantes investimentos na região. O primeiro foi a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), materialização e ícone do processo de desenvolvimento brasileiro, em Volta Redonda, que na época ainda era um distrito de Barra Mansa. O segundo investimento marcante na década de 1950 foi a materialização dos fluxos regionais e um marco na transformação do espaço e do nível de influência da região: a Rodovia Presidente Dutra, inaugurada em 1951. A Dutra, como será denominada nesta pesquisa, criou as bases para os processos econômicos e produtivos da região.

Durante esses anos, a produção da CSN cresceu exponencialmente e a política de produção regional transformou a região em um polo metalmeccânico. Foram fomentados investimentos na região para que as empresas que fizessem parte do processo produtivo do aço brasileiro se instalassem ali, baseando-se no que foi denominado pela empresa de “cinturão de fornecedores” (Batista, 2006), em que a empresa se comprometia a realizar parte de suas compras de fornecedores instalados na região. Durante o período entre os anos 1950 e 1990, a atuação da empresa a partir da produção de aço não provocou grandes transformações estruturais.

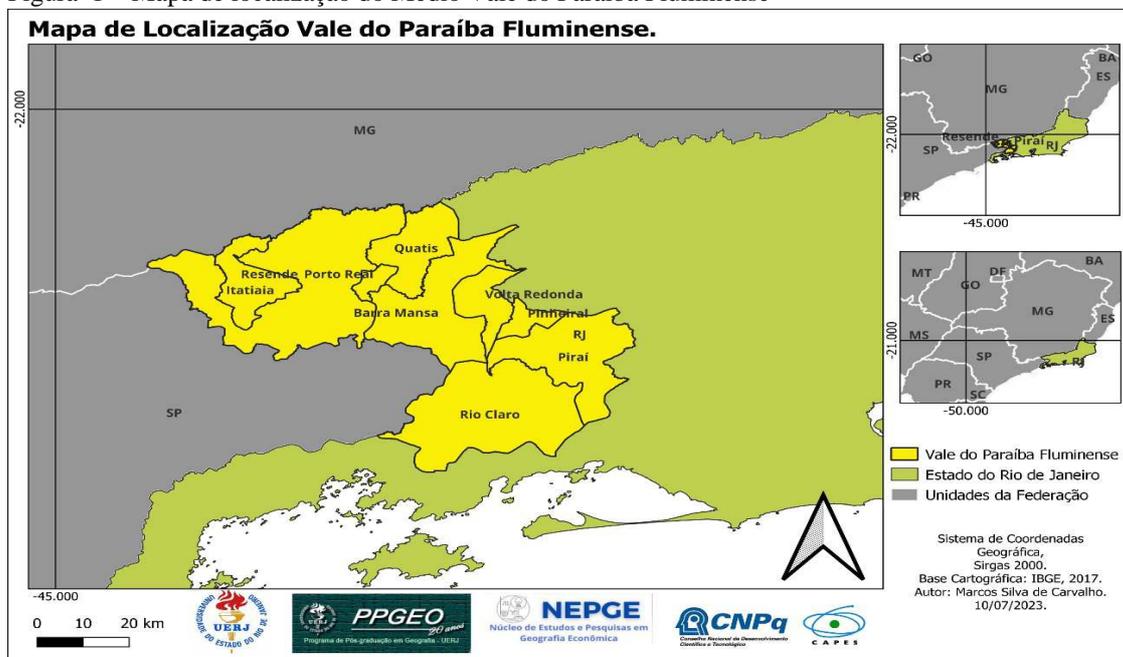
O principal investimento nesse intervalo foi a duplicação da Via Dutra, concluída em 1967. A privatização da CSN, iniciada na década de 1990, abalou as estruturas da região, que se reformulou a partir de políticas de atração de investimentos baseadas na isenção de impostos pelo Estado do Rio de Janeiro, em conjunto com isenções dos municípios da região. O Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES), publicado em 1975 e ampliado em 1997, buscou investimentos estruturantes, abrangendo o Estado do Rio de Janeiro como um todo. A aposta na indústria é reforçada pela política estadual do FUNDES, reformulado na década de 1990 com a finalidade de estimular investimentos industriais estruturantes nos municípios do Vale do Paraíba Fluminense. A política de atração de empresas via FUNDES no Vale do Paraíba Fluminense foi fortalecida

pelas políticas municipais de estímulo à instalação de capitais produtivos e pelas redes técnicas do passado, como a Via Dutra (BR-116). Nesse contexto, as vias de circulação (Dutra, ferrovias e infovias) permitem a aceleração de fluxos materiais e imateriais, conferindo certa vantagem locacional aos municípios da região. Essas condições são complementadas por um ambiente propício à geração de tecnologia e pesquisa, com a presença de importantes universidades na região, como a UFF<sup>1</sup>, UERJ<sup>2</sup> e UFRRJ<sup>3</sup>, além de instituições privadas.

No início do processo de industrialização, o Estado era ativo e investia, especialmente durante a década de 1950. Com o passar do tempo, a partir da década de 1990 no contexto das políticas neoliberais do país, o modelo de investimentos mudou, com prioridade para investimentos privados na região.

Por todo esse breve histórico, podemos afirmar que o Vale do Paraíba Fluminense possui um dinamismo econômico e industrial diferenciado no contexto fluminense. A indústria de transformação, especialmente as do polo metalmeccânico, compõe parte significativa do movimento do capital nessa região atualmente. Isso difere do restante do Estado do Rio de Janeiro, onde, nos últimos anos, a participação da indústria no PIB estadual tem apresentado decréscimo.

Figura 1 – Mapa de localização do Médio Vale do Paraíba Fluminense



Fonte: IBGE, 2024.

<sup>1</sup> UFF – Localizada no município de Volta Redonda.

<sup>2</sup> UERJ – Localizada no município de Resende.

<sup>3</sup> UFRRJ – Localizada no município de Pirai.

A figura 1 representa a microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, com os atuais 9 municípios. Nele, é possível observar a localização privilegiada da região, que conta com fácil deslocamento entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, um fator muito importante na formação histórica regional e no processo de reestruturação produtiva e regional atual.

Consideramos que o conceito de condições gerais de produção, elaborado inicialmente por Karl Marx (1985), e recuperado nas obras de Jean Lojkine (1997) e, na geografia, por Sandra Lencioni (2021), tem a potencialidade de permitir uma leitura das transformações territoriais e do movimento do capital na região, oferecendo assim uma perspectiva geográfica do processo de reestruturação produtiva.

Para Lojkine (1997, p. 123), o conceito de condições gerais de produção se refere aos "meios de consumo coletivos que vêm a se juntar aos meios de circulação material; de outro lado, da concentração espacial dos meios de produção e reprodução das formações sociais capitalistas." Para Lencioni (2021, p. 37), as condições gerais de produção são:

Em primeiro lugar, cabe esclarecer o que são essas condições e de maneira simples podemos dizer que elas constituem requisitos ou premissas necessários à reprodução do capital. Essas condições constituem antecedentes que se fazem necessários para a produção ou que dão suporte para as necessidades sociais no seu sentido mais amplo. Por exemplo, a energia utilizada na indústria para movimentar as máquinas e que também ilumina as casas e a cidade se constitui numa condição que é fundamental para a produção industrial e para o cotidiano da moderna vida urbana. Essas condições são adjetivadas de gerais porque são condições abrangentes e não restritas, exclusivas ou particulares. Por isso, o usufruto dessas condições é sempre coletivo e não individual ou particular, decorrendo daí a ideia de que seu uso ou consumo é socializado.

Importa entender, nesta pesquisa, o conceito de condições gerais de produção a partir da conceituação de Lencioni (2021, p. 38), que define: "as condições gerais de produção são condições para a reprodução do capital e são ao mesmo tempo condições prévias e resultados do próprio processo capitalista de produção e, portanto, relacionadas ao valor em movimento". Isso significa considerar que as condições gerais de produção são, ao mesmo tempo, um pressuposto para o movimento do capital e o resultado desse movimento.

Acreditamos que o atual momento de reestruturação produtiva regional tem relação com "os equipamentos de consumo coletivo" (Lojkine, 1997), tratados como sinônimos de "consumo produtivo" (Lencioni, 2007), que compõem as condições gerais de produção que, ao longo da formação histórica e regional, se estabeleceram na região. Equipamentos de consumo coletivo ou produtivo são elencados por Lencioni (2007) como:

Consumo produtivo está relacionado à reprodução dos meios de produção, a

exemplado consumo de estradas ou do consumo de energia, que são indispensáveis para propulsar as máquinas no processo de produção, ou mesmo do consumo de escolas e hospitais que são fundamentais para a reprodução da força de trabalho. (p 3).

A autora trata o consumo produtivo e coletivo como sinônimos:

Trata-se de um consumo coletivo e essa característica de ser coletivo é que levou à difusão do termo 'consumo coletivo' como sendo sinônimo de 'consumo produtivo'. A opção pelo uso do termo 'consumo coletivo' também se relaciona ao debate daquela época que envolveu os marxistas sobre o que seria, na sociedade do século XX, trabalho produtivo. Para alguns, o trabalho produtivo seria apenas aquele produtor de mais valia e, para outros, poderia incorporar outras formas de trabalho que não envolvessem diretamente a produção de mais valia. A mudança do termo 'produtivo' para 'coletivo' tinha a vantagem de não trazer para o interior da discussão da relação entre consumo e urbanização, polêmicas que bem podiam ser neutralizadas. E tinha a vantagem de indicar que esse tipo de consumo (o consumo produtivo) tinha um valor de uso coletivo. Assim, se consagrou o termo 'consumo coletivo' em detrimento do termo 'consumo produtivo'. (LENCIONI, 2007, p. 3).

Em outras palavras, a questão central é, portanto, evidenciar como as condições gerais de produção que vêm sendo construídas historicamente na região são centrais para a compreensão do processo de reestruturação produtiva da região do Vale do Paraíba Fluminense. O principal equipamento de consumo coletivo ligado à reprodução do capital na região, mas também à estruturação das condições gerais de produção, é a Rodovia Presidente Dutra (BR-116). Outro elemento muito importante é a Usina Hidrelétrica de Ribeirão das Lages relacionada ao projeto de construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

O processo de formação do proletariado regional também passa pelos investimentos do Estado brasileiro, como a presença de campi federais ligados às já citadas universidades, Instituto Federal do Rio de Janeiro (UFF), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ), também estaduais, ligadas à Universidade do Estado do Rio de Janeiro UERJ, oferecendo formação de nível superior, em conjunto com as universidades privadas que também prestam serviços de educação superior. A formação técnica também é influenciada pelo poder do Estado em parceria com instituições privadas, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI).

Como pressuposto e resultado do processo histórico de ocupação populacional e do dinamismo econômico da região, os equipamentos de consumo coletivo que têm relação direta com a produção contribuíram para densificar a região e torná-la, no contexto do processo de reestruturação produtiva no início do novo século, uma importante região industrial no cenário fluminense. Identificamos 3 momentos do processo de ocupação

populacional e dinamismo da região que contribuíram, a nosso ver, para o desenvolvimento das condições gerais de produção. O quadro abaixo sintetiza esses momentos e, a seguir, destacamos alguns elementos de cada um deles.

É importante salientar que a definição dos momentos, assim como a periodização, é um recurso metodológico com fins didáticos para a estruturação deste projeto de pesquisa e atende aos objetivos estabelecidos aqui. Isso significa que reconhecemos a generalização que isso acarreta e não estamos afirmando que os momentos são homogêneos, nem que outras estruturas sociais e econômicas não existiam. O que buscamos entender, como uma hipótese desta pesquisa, é que esses momentos são centrais, pois foram hegemônicos do ponto de vista da estrutura social, econômica e espacial da região.

Quadro 1 – Periodização dos momentos de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense

<b>Momentos</b>	<b>Periodização</b>	<b>Equipamentos de consumo Coletivo</b>
Economia ligada a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)	De 1941 até 1993.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complexo Hidrelétrico de Lajes.</li> <li>• Construção e Duplicação da Via Dutra (BR-116).</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Academia Militar das Agulhas Negras.</li> <li>• Reutilização da Antiga Ferrovia Central do Brasil.</li> </ul>
Grandes montadoras e estabelecimentos industriais do polo metalmeccânico	De 1993 até o momento presente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cabos de Fibra Óptica.</li> <li>• Expansão de tecno polos pela região.</li> <li>• Estrutura de Portos Secos a partir da ferrovia.</li> </ul>

Fonte: O autor, 2023.

O processo histórico de formação da região teve início com a ocupação por parte dos indígenas, principalmente pelo povo da etnia Puri, em um período que remonta ao antes do século XVII. Posteriormente, a região funcionou como área de passagem de trabalhadores que atuavam como comerciantes no ramo de hospedagem e realizavam o abastecimento da metrópole durante o período do ouro em Minas Gerais. A região serviu como entroncamento entre a área de escoamento em direção aos portos de Angra e Paraty e a área de extração do ouro.

A região do Vale do Paraíba Fluminense começou a ser ocupada pelos bandeirantes que rumavam ao interior na busca de indígenas para serem escravizados e do tão ambicionado ouro. Entretanto, essa ocupação ganhou maior força a partir dos caminhos que foram abertos no sentido de fazer a comunicação entre o litoral e a região das Minas Gerais após a descoberta do ouro, em fins do século XVII. (CARDOSO, 2022, p. 273).

Neste momento, inicia-se um dos principais pilares da economia regional: os fluxos. Por isso, a importância deste primeiro momento em que a acumulação de capital se realiza entre os polos consumidores, transformando o cenário populacional e econômico do Vale do Paraíba Fluminense.

Esse momento também evidencia outro aspecto central na região até hoje: a localização geográfica. Como já destacamos anteriormente, desde esse período, os caminhos pelos quais o capital transitava para garantir a dispersão espacial, entre as três regiões de grande acumulação de capital no país entre os séculos XVII e XVIII, passavam pelo Vale do Paraíba Fluminense.

Um marco importante para a infraestrutura neste momento é a construção da garganta do Registro, onde havia o registro de todo o ouro que passava pelo caminho. Foi um ponto estratégico do "caminho velho", por onde passava o ouro que saía das Minas Gerais e seguia até o porto de Paraty.

O fluxo se faz presente a partir da posição geográfica, mas é com a chegada da Corte ao Brasil que a região recebe um marcante incentivo que a tornou atrativa economicamente e do ponto de vista populacional. Primeiramente, a ligação ao "caminho velho e novo" do ouro; logo após, com a decadência da economia ligada à extração do minério e a chegada da corte ao Rio de Janeiro, D. João fez da região uma espécie de abastecedora do consumo de alimentos na capital.

Buscando regularizar o abastecimento da Corte, a política joanina para o Vale do Paraíba Fluminense foi a concertação maciça de sesmarias na mão de poucos, geralmente altos funcionários da Corte, grandes comerciantes ou pessoas próximas a estes, o que se tornou uma das condições para a expansão cafeeira, incentivada pelo próprio príncipe regente. (CARDOSO, 2022, p. 278)

A produção cafeeira marca o primeiro momento significativo de transformação econômica regional. De acordo com Nagay (1999), a produção cafeeira no país teve início no estado do Rio de Janeiro e posteriormente deslocou-se para o estado de São Paulo, atraída pelos terrenos mais férteis que garantiam maior produtividade.

A commodity do café perpassou a região, promovendo o desenvolvimento de importantes equipamentos de consumo coletivo, como a construção da "estrada da polícia", que ligava a cidade do Rio de Janeiro ao Sul de Minas, atravessando o Vale do Paraíba Fluminense.

A Estrada da Polícia tinha como objetivo ligar o Rio de Janeiro ao sul da província de Minas Gerais, passando pelo Vale do Paraíba. Foi aberta a partir de 1817, pelo Intendente de Polícia do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Vianna, uma das mais

proeminentes figuras da Corte de D. João VI, e teve a participação de Custódio Ferreira Leite, um dos fundadores de Barra Mansa, em sua construção. Começava no Rio Pavuna e seguia até iniciar a subida da Serra do Mar, passava próximo à Tinguá, depois Vassouras, Valença até atingir a Vila do Presídio de Rio Preto. (CARDOSO, 2022, p. 274-275).

A produção pecuária e a agricultura, especialmente a cafeeira, atraiu a população que não encontrava mais oportunidades quando a economia extrativa do ouro em Minas Gerais deixou de ser lucrativa. Conseqüentemente, com a escolha da região como abastecedora da capital federal, foram estabelecidas as bases e os primeiros contornos regionais à microrregião conhecida como Vale do Paraíba Fluminense, instituindo os municípios da região, com destaque para Resende e Barra Mansa, entre os anos de 1829 até 1929.

Os equipamentos de consumo coletivo, que se constituem como condições gerais de produção relativos à sucessão desses momentos, criam as bases para um segundo, em meados do século XX, com a instalação da indústria de padrão fordista, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda. A partir daí, a lógica produtiva regional passa a ser a indústria, integrada e incentivada por ela, e sua política de incentivo à produção regional a partir do "cinturão de fornecedores".

O cinturão de fornecedores da CSN impulsionou a estrutura econômica e regional, evidenciando que, em alguns momentos, há uma relação entre a reestruturação produtiva e a reestruturação territorial, já que muitas empresas foram criadas e se instalaram na região para se beneficiar da relação de complementaridade com a CSN. "O 'Cinturão de Fornecedores' formou-se a partir de uma política adotada pela empresa durante a década de 1980 e início da década de 1990, na qual a Companhia comprometia-se a adquirir produtos e serviços de fornecedores instalados na região" (BATISTA, 2006, p. 149).

A instalação da Companhia Siderúrgica Nacional na região e a criação da rodovia, nomeada como BR-116, Rodovia Presidente Dutra, mais conhecida como Via Dutra, ocorreram durante a década de 1950, com a conclusão de sua duplicação em 1967, aumentando a velocidade e a capacidade de circulação de capitais.

Essa situação foi totalmente transformada com a mudança do regime estatal na CSN para um regime privado no ano de 1993. Este marco e a extinção do cinturão de fornecedores da CSN fizeram com que muitas empresas pequenas entrassem em crise, resultando em falências, fechamentos e fusões de empresas, o que mudou o cenário econômico regional.

No ano de 1990, a região possuía 526 estabelecimentos da indústria de transformação, segundo o banco de dados RAIS/CAGED. Já em 1993, o ano de privatização

da CSN e o fim do seu cinturão de fornecedores, gerou uma queda no número de indústrias, indo para 467 estabelecimentos. No ano de 1995, ocorreu uma recuperação na região, chegando a 604 estabelecimentos, segundo a mesma fonte.

Assim, podemos dizer que o processo de privatização da CSN encerrou o segundo momento de reestruturação regional. Será apenas a partir do início do novo século que a região, através de uma forte política de isenção fiscal do estado do Rio de Janeiro, ingressará no terceiro e último momento com a atração de diversas grandes empresas globais.

O terceiro momento é marcado por uma grande inflexão na história da estrutura econômica regional. A partir da privatização da CSN, a região passa a apresentar um decréscimo econômico que cria sustentação para o futuro polo metalmeccânico, baseado na atração de investimentos externos. O ingresso de capitais estrangeiros, no contexto da política de atração de fundos do Estado do Rio de Janeiro com o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES), teve o intuito de buscar novos investimentos estruturantes para a região. Durante esse período, ocorreu um investimento de relevância para uma nova matriz energética do país, a construção e início da produção da Fábrica de Combustíveis Nucleares (FCN) das Indústrias Nucleares do Brasil (INB) em Resende, no ano de 1999. O enriquecimento do urânio utilizado na produção de energia nuclear nas usinas Angra 1 e 2 é realizado nesta fábrica.

As principais plantas industriais da região, desta vez, não foram concentradas em poucos municípios, mas ao longo da Via Dutra, motivadas pelas políticas de atração de investimentos dos municípios. Chegam investimentos como os da Peugeot Citroen, Hyundai, Land Rover, Volkswagen e Nissan.

A grande problemática que busca ser abordada nesta dissertação é desvendar em que medida os momentos de reestruturação do espaço da região do Vale do Paraíba Fluminense, definidos no quadro 1, historicamente produziram equipamentos de consumo coletivo que possibilitaram à região se transformar hoje em um grande polo metalmeccânico com uma produção industrial de destaque no Estado do Rio de Janeiro?

A hipótese que desta dissertação traz como pressuposto da pesquisa a perspectiva de que a produção do espaço regional se constitui a partir da expansão econômica e histórica do país, configurando uma (re)estrutura que possibilita a reprodução e circulação ampliada de capitais na região. Além disso, na pesquisa, buscamos desmistificar a ideia de que apenas a localização geográfica, como elemento isolado, explica o atual dinamismo econômico da região, conforme apontado em diversas pesquisas.

Consideramos, então, como hipótese da pesquisa, que as condições gerais de

produção, que são pressupostos do desenvolvimento histórico da região, ao mesmo tempo e de forma dialética, são o resultado dos três momentos - produção cafeeira, economia ligada à CSN e instalação do polo metalmeccânico - e explicam o dinamismo econômico e espacial diferenciada da região.

O objetivo central da dissertação é compreender o processo de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense, considerando as condições gerais de produção proporcionadas pelas vias que facilitam a circulação e o acúmulo de capital em duas faixas historicamente estabelecidas (BR-116 e Ferrovia Central do Brasil) e, mais recentemente, a política multiescalar de isenção de impostos para a atração de novas indústrias. Essas forças influenciam todo esse processo de industrialização em um contexto em que outras regiões do Estado do Rio de Janeiro perderam vocação industrial durante os anos de 2000 a 2021. A construção da dissertação com base nesses fundamentos também visa levantar e sistematizar como esse processo de reestruturação produtiva reformula e transforma a realidade desses municípios, tanto regionalmente quanto em relação ao estado. Os indicadores mostram que a estrutura produtiva do VPF está crescendo, ao contrário do restante do estado do Rio de Janeiro.

A metodologia é baseada em levantamento bibliográfico, com foco, do ponto de vista conceitual, nas condições gerais de produção associadas ao processo de reestruturação espacial no Vale do Paraíba Fluminense. A materialidade deste processo é levantada a partir de imagens de satélite e mapeamento da localização das concentrações industriais presentes na microrregião, em associação com a análise de dados que buscam retratar a estrutura produtiva e facilitar a leitura dessas novas concentrações industriais na região.

O levantamento de dados baseia-se na análise de bancos de dados disponibilizados através da transparência divulgada pelo Ministério do Trabalho, a partir da RAIS/CAGED, onde se concentram os indicadores que elucidam a estrutura dos estabelecimentos produtivos, do mercado de trabalho e sua evolução ao longo dos anos.

Os dados demográficos que serão utilizados ao longo do trabalho são disponibilizados pelo Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), que fornece dados populacionais e de movimentação da população brasileira. Os dados relacionados à isenção de impostos nas duas escalas (municipal e estadual) são obtidos através de solicitações às secretarias responsáveis.

Para recuperar a história regional e aprofundar a análise dos momentos de reestruturação regional, serão realizadas buscas em arquivos públicos históricos, curadorias de documentos históricos e jornalísticos, e pesquisas na bibliografia sobre a história regional.

Isso permitirá identificar o contexto da relação entre a estrutura econômica e as condições gerais de produção. O mapeamento e a sistematização dos dados serão feitos em softwares livres, como o Google Planilhas, onde os dados serão organizados em tabelas, e o mapeamento será realizado em softwares como o QGIS e o PhilCarto.

No primeiro capítulo, apresentamos uma análise da estrutura produtiva atual do Vale do Paraíba Fluminense, com ênfase na distribuição espacial dos principais estabelecimentos industriais e sua interação com as redes regionais. O objetivo é retratar o momento atual, evidenciando como se deu o processo de implementação industrial contemporânea na região sul fluminense. No segundo capítulo, abordaremos o contexto histórico de formação dos meios de consumo coletivo. O objetivo deste capítulo é evidenciar como a história e a regionalização, iniciadas na economia cafeeira, estabeleceram as bases para a transformação da região em uma importante área de concentração da indústria pesada durante o processo de industrialização brasileira ao longo do século XX. Neste recorte, demonstraremos o fordismo como base para a estruturação produtiva da região.

No terceiro capítulo, a abordagem se concentrará no momento da reestruturação produtiva desencadeada pela privatização da Companhia Siderúrgica Nacional e pela abertura econômica brasileira às forças produtivas estrangeiras, especialmente as montadoras automobilísticas globais, que estabeleceram suas plantas produtivas na região, iniciando um momento de acumulação flexível. Serão também analisadas as políticas públicas estaduais e municipais de atração de investimentos, por meio de isenções fiscais, que tiveram um papel significativo na região, assim como os equipamentos de consumo coletivo que possibilitaram o estabelecimento de um importante polo metalmeccânico na área.

## 1 CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO E DA ESTRUTURA PRODUTIVA CONTEMPORÂNEA DO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE

Este capítulo tem como objetivo apontar a estrutura produtiva atual da região, identificada na pesquisa como um dos momentos de reestruturação do Vale do Paraíba Fluminense. O debate inicia-se a partir da discussão das atuais condições gerais de produção e da própria estrutura de acumulação do capital, considerando o movimento do capital industrial na região.

O Vale do Paraíba Fluminense, em sua estrutura atual, representa uma região com equipamentos de consumo coletivo que possibilitam o fluxo de capitais industriais. O momento atual da região pode ser caracterizado pela atração de investimentos industriais de grande porte, e o objetivo deste capítulo é caracterizar a materialidade desse processo na atualidade.

Entendendo o processo de reestruturação como um fenômeno histórico, onde a estrutura é algo mutável e caracterizado por fluxos que facilitam a circulação e, principalmente, a acumulação de capital. Como destacado por Lencioni (1997), ao enfatizar a potencialidade do conceito de reestruturação:

As estruturas, nem são fixas e nem estáveis. Elas têm um equilíbrio provisório e quando esse equilíbrio intermitente é abalado pode ocorrer uma desestruturação-reestruturação, que se gesta no seio da própria estrutura, pois esta tem uma dinâmica que não só a constitui, mas que, também, busca romper os equilíbrios provisórios. Portanto, estruturação-desestruturação-reestruturação se constituem num único movimento. (p. 4).

As condições gerais de produção são entendidas como o conjunto de elementos que permitem o processo de circulação do capital e produzem espacialidades no Vale do Paraíba Fluminense, abrangendo os meios de consumo coletivos presentes no capitalismo brasileiro. Lojkin (1997) é quem define, resumidamente, o conceito: “Trata-se, de um lado, dos meios de consumo coletivos que se vêm juntar aos meios de circulação material; de outro, da concentração espacial dos meios de produção e reprodução das formações sociais capitalistas.”(p. 123).

Colocando de forma mais clara, conforme tratado por Lencioni (2021), as condições gerais de produção são:

Em primeiro lugar, cabe esclarecer o que são essas condições e de maneira simples podemos dizer que elas constituem requisitos ou premissas necessários à reprodução do capital. Essas condições constituem antecedentes que se fazem

necessários para a produção ou que dão suporte para as necessidades sociais no seu sentido mais amplo.(p. 37).

Entende-se, assim, que as condições gerais de produção são a base daquilo que sustenta o modo capitalista de produção, principalmente na produção industrial. O debate leva em consideração como ocorre o processo de reestruturação regional a partir das formas como vão se constituindo o processo histórico de instalação das condições gerais de produção na região, ao ponto de constituir uma região voltada à indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense.

A microrregião tem, como já dissemos, a característica da fluidez do processo de circulação de capital, que permite a transformação da mercadoria em potencial em mercadoriareal. Dessa forma, permite a realização do consumo, o qual é caracterizado por três tipos de consumo, conforme definido por Lencioni (2017, p. 74), dissertando sobre Marx:

Marx distingue três tipos de consumo: o primeiro, denominado consumo produtivo, está relacionado à reprodução dos meios de produção, a exemplo do consumo de estradas ou do consumo de energia, indispensáveis para a produção. O segundo, denominado consumo individual, está relacionado a produção de força do trabalho, como consumo de alimentos. O terceiro chamado de consumo de luxo. Embora se constitua também um consumo individual, é diferente dos outros pois se refere ao consumo que extrapola as necessidades básicas.

As formas de consumo, segundo Lojkine (1997), citando Marx (1885), são parte do cotidiano da classe trabalhadora, atuando como força motriz do processo, presentes em todos os momentos:

O consumo do trabalhador é duplo. No ato da produção ele consome, por seu trabalho, meios de produção a fim de convertê-los em produtos de valor superior ao que foi desembolsado pelo capital. Eis o consumo produtivo que é, ao mesmo tempo, consumo de sua força pelo capitalista ao qual pertence. Mas o dinheiro fornecido para a compra dessa força é gasto pelo trabalhador em meios de subsistência e é o que forma seu consumo individual. O consumo produtivo e o consumo individual são, portanto, perfeitamente distintos. No primeiro, o trabalhador age como força motriz do capital e pertence ao capitalista; no segundo, ele pertence a si mesmo e realiza funções vitais fora do processo de produção. O resultado do primeiro é a vida do capital; o resultado do segundo é a vida do operário. (LOJKINE, 1994. p. 124)

As condições gerais de produção têm sua espacialização regional, integrando diversos municípios e possibilitando o consumo coletivo dos equipamentos. Portanto, sua característica central é a de atender de forma geral, como também destacado por Lencioni (2021, p. 37):

Essas condições são adjetivadas de gerais porque são condições abrangentes e não restritas, exclusivas ou particulares. Por isso, o usufruto dessas condições é sempre coletivo e não individual ou particular, decorrendo daí a ideia de que seu uso ou consumo é socializado.

A produção capitalista do espaço na região está relacionada às trocas entre os meios de consumo coletivo e os meios de reprodução do capital, solidificando assim as condições gerais de produção. Essa lógica é responsável pela criação de novos espaços e concentrações urbanas, conforme destacado por Lojkine (1997, p. 124):

O que a nosso ver vai caracterizar duplamente a cidade capitalista é, de um lado, a crescente concentração dos “meios de consumo coletivo” que vão criar pouco a pouco um modo de vida, novas necessidades sociais- chegou a se falar de uma “civilização urbana” - de outro, o modo de aglomeração específica do conjunto dos meios de reprodução (do capital e da força de trabalho) que vai se tornar, por si mesmo, condição sempre mais determinante para o desenvolvimento econômico.

Organizadas regionalmente, as condições gerais de produção possuem um caráter desigual, contribuindo para o surgimento de centros com maior força política e, conseqüentemente, econômica, que são atrativas para a reprodução do capital. Como resultado, esses centros regionais acabam se beneficiando do crescimento de outras localidades menores, escalonando a partir de cidades que desempenham funções na produção regional.

As instituições que dinamizam o espaço, como centros de formação intelectual e profissional, centros médicos de alta complexidade e comércios complexos, estão principalmente concentradas em cidades médias ou metrópoles, nacionais ou internacionais. Isso ocorre ao longo da materialidade permitida pelas condições gerais de produção, conforme elencado por Lojkine (1997, p. 149):

A autonomização social e espacial do grupo monopolista, na empresa “conjugada”, das atividades de direção ligadas à coleta de informações, das atividades de pesquisa, das direções nos processos de execução e de fabricação, etc., corresponde de fato, no nível da divisão territorial do trabalho no conjunto do processo econômico (que se trate do espaço nacional ou do espaço mundial), uma organização das condições gerais determinando a realização dessas diferentes funções, e sobretudo a aglomeração espacial dos suportes materiais e humanos que permitem uma coordenação de diferentes fases de reprodução do capital social como dos diferentes agentes capitalistas privados. A “armação urbana”, no estágio monopolista, aparece então antes de tudo através de sua rede de cidades médias, de metrópoles provinciais, nacionais e internacionais, como uma distribuição social e espacial das diferentes condições gerais da produção, em função do tipo de atividades que dela faz uso privilegiado: zonas industriais-portuárias para a indústria pesada (siderurgia, petroquímica); universidades, centros de pesquisa, centros de atividade intelectual e de formação de dirigentes, centros de gestão, de informática, etc., nas metrópoles mundiais, para as atividades de direção geral;

extensões regionais das universidades, dos centros de pesquisa, de gestão e de informática nas metrópoles provinciais e cidades novas, para as atividades de direção, exploração, etc.

As condições gerais de produção podem ser consideradas um produto das relações capitalistas de produção, logo são desiguais regionalmente e atuam de forma escalonada para permitir a circulação e reprodução de capital, sendo assim produtoras do espaço. O recorte espacial de análise das condições gerais de produção, como já mencionado, é o Vale do Paraíba Fluminense, que hoje possui uma capacidade produtiva importante para o estado do Rio de Janeiro.

Tabela 1 – Número de estabelecimentos por grandes setores do IBGE, nas microrregiões do estado do Rio de Janeiro em 2021

<b>Microrregião</b>	<b>Indústria</b>	<b>Construção Civil</b>	<b>Comércio</b>	<b>Serviços</b>	<b>Agropecuária</b>
Itaperuna	392	103	1695	1580	675
Santo Antônio de Pádua	326	62	1070	693	310
Campos dos Goytacazes	695	552	4291	3594	833
Macaé	445	179	1903	2426	228
Três Rios	393	102	1350	1270	297
Cantagalo-Cordeiro	183	59	549	439	226
Nova Friburgo	1307	157	2663	2248	349
Santa Maria Madalena	32	4	136	103	216
Bacia de São João	176	143	1425	1282	197
Lagos	510	284	4653	6035	227
Vale do Paraíba Fluminense	945	457	5327	5570	407
Barra do Pirai	239	71	992	992	422
Baía da Ilha Grande	194	121	1427	1948	77
Vassouras	172	44	954	818	168
Serrana	999	383	4425	5158	369
Macacu-Caceribu	181	59	759	738	288
Itaguaí	205	135	1013	1042	70
Rio de Janeiro	9978	5780	58756	101247	597
<b>Total</b>	<b>17372</b>	<b>8695</b>	<b>93388</b>	<b>137183</b>	<b>5956</b>

Fonte: Rais/Caged, 2023.

A região se destaca quando se analisa a estrutura econômica das microrregiões do IBGE com base nos grandes setores da economia. A Tabela 1 apresenta os dados relativos ao ano de 2021 quanto ao número de estabelecimentos por grande setor. O Vale do Paraíba Fluminense mostra um destaque significativo quando os dados da Tabela 1 são analisados. Observa-se que é a quarta microrregião em número de estabelecimentos industriais no estado do Rio de Janeiro. Além disso, no setor da construção civil, é a terceira; no setor de comércio, a segunda; em serviços, a terceira; e na agropecuária, a quinta.

Essa microrregião analisada tem uma influência considerável nos rumos da economia

fluminense; as decisões relativas à recuperação do estado passam pela inclusão e potencialização das estruturas do Vale do Paraíba Fluminense. Os empregos seguem a tendência dos estabelecimentos, confirmando a influência da microrregião, conforme pode ser observado na Tabela 2.

Tabela 2 – Número de empregos por grandes setores do IBGE, nas microrregiões do estado do Rio de Janeiro em 2021

<b>Microrregião</b>	<b>Indústria</b>	<b>Construção Civil</b>	<b>Comércio</b>	<b>Serviços</b>	<b>Agropecuária</b>
Itaperuna	5555	1080	8998	20571	1320
Santo Antônio De Pádua	3682	442	4804	11442	564
Campos Dos Goytacazes	10854	3774	26297	63663	2599
Macaé	36963	14561	14199	64370	641
Três Rios	10510	1321	9879	18268	1235
Cantagalo-Cordeiro	2603	406	2203	6990	457
Nova Friburgo	18033	1173	14717	25868	994
Santa Maria Madalena	211	9	393	3397	414
Bacia De São João	5956	3014	9153	21471	723
Lagos	5483	1888	31709	84379	860
<b>Vale Do Paraíba Fluminense</b>	<b>46952</b>	<b>5375</b>	<b>35937</b>	<b>97771</b>	<b>1440</b>
Barra Do Pirai	5933	1523	6714	15185	1069
Baía Da Ilha Grande	6471	1133	10387	27118	431
Vassouras	3467	436	5932	16044	689
Serrana	16921	2486	27748	57860	3654
Macacu-Caceribu	2925	497	4356	13630	780
Itaguaí	7051	2126	8137	34588	230
Rio De Janeiro	260588	116628	562540	1941476	4547
<b>Total</b>	<b>450158</b>	<b>157872</b>	<b>784103</b>	<b>2524091</b>	<b>22647</b>

Fonte: Rais/Caged, 2023.

A Tabela 2 traz os dados relativos ao número de empregos formais nas microrregiões, conforme definido pelo IBGE, no estado do Rio de Janeiro, com base nos principais setores da economia. Os dados são do ano de 2021 e estão disponíveis no banco de dados do Ministério do Trabalho e Emprego.

Os empregos nos setores mencionados não estão distribuídos de maneira equitativa por todo o estado do RJ. O Vale do Paraíba Fluminense destaca-se novamente em quatro setores. Primeiramente, no setor da indústria, onde a microrregião é a segunda maior empregadora; no setor da construção civil, é a terceira maior empregadora, posição que também ocupa no setor de comércio. No setor de serviços, também possui um destaque considerável, ficando na segunda posição, enquanto no setor agropecuário é a quinta maior empregadora.

Esses dados demonstram a região como um grande concentrador da força produtiva,

sendo a segunda região com maior número de empregos, amplamente relacionados ao setor da indústria, devido à complexidade de seus estabelecimentos, que têm uma característica estruturante na estrutura regional e nos municípios da região. Os setores da indústria de transformação, ligados ao setor metalmeccânico, e a logística presente nesta estrutura do Vale do Paraíba Fluminense são fatores determinantes.

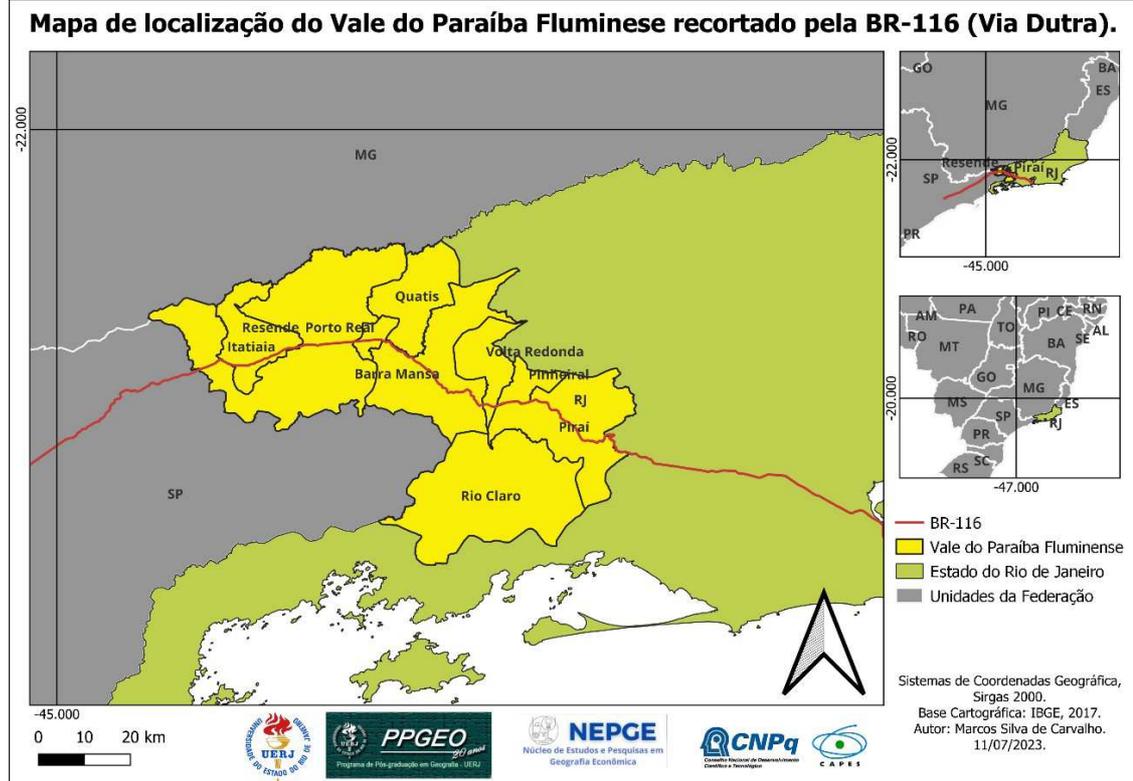
A importância desses setores destaca-se pela dimensão desta estrutura produtiva no estado do Rio de Janeiro, demonstrando uma opção estrutural que aos poucos deixou de ser relevante na estrutura estadual. A microrregião representa uma possibilidade de participar de uma reconstrução do estado, uma vez que foi instituída a partir dos aparatos e das parcerias com as possibilidades da estrutura do Estado.

### **1.1 Estrutura regional, produtiva e redes técnicas do Vale do Paraíba Fluminense**

Característica importante é a estrutura regional ditada pela Via Dutra e materializada a partir de seu movimento pendular. Uma das particularidades regionais é a residência dos trabalhadores em uma cidade e o emprego em outra, devido à facilidade de deslocamento entre os municípios.

A materialidade da integração, representada pela Via Dutra, pode ser observada na figura 2 a seguir:

Figura 2 – Localização do Vale do Paraíba Fluminense com o traçado da BR-116 (Via Dutra)



Fonte: IBGE, 2024.

A Via Dutra atravessa a região, estendendo-se por 7 dos 9 municípios, tornando-se um elemento integrante da cultura local devido à sua presença constante no dia a dia, através de conexões pessoais e familiares. Portanto, desempenha um papel crucial na configuração das cidades da região.

A região registra uma maior concentração populacional nos municípios que possuem uma infraestrutura mais eficiente para o escoamento da produção, destacando ainda mais a influência das condições gerais de produção na região, como apontado pelo Censo Demográfico de 2022/2023:

Tabela 3 – Número de habitantes nos municípios do Vale do Paraíba Fluminense

Município	Ano	
	2022	
Barra Mansa		169.899
Itatiaia		30.908
Pinheiral		24.298
Piraí		27.474
Porto Real		20.373
Quatis		13.682
Resende		129.612

Rio Claro	17.401
Volta Redonda	261.584

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2023.

A população da região está concentrada principalmente em três cidades: Volta Redonda, Barra Mansa e Resende. Os dois últimos possuem uma longa história na região, inicialmente como municípios ligados à produção cafeeira e posteriormente ao desenvolvimento industrial, o que atraiu migrantes para a região. Por sua vez, Volta Redonda foi um marco não apenas localmente, mas também para o estado brasileiro, com a instalação da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), como já mencionado, atraindo grandes movimentos migratórios. Os demais municípios da região possuem uma população menos expressiva, mas ainda assim significativa.

Outro fator que merece destaque, como mencionado anteriormente, é a concentração populacional nos municípios ao longo da Via Dutra, devido a diversos motivos. Principalmente, pela facilidade de deslocamento pendular, uma prática comum na região, onde muitos moradores residem em um município e trabalham em outro. Além disso, os empregos na indústria estão concentrados nas proximidades da rodovia.

A estrutura econômica da região, de acordo com os grandes setores definidos pelo IBGE, está predominantemente ligada à indústria, comércio e serviços, como evidenciado na Tabela 4, referente ao ano de 2021:

Tabela 4 – Número de estabelecimentos por grandes setores do IBGE, no Vale do Paraíba Fluminense em 2021

Município	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária
Barra Mansa	231	81	1272	1200	110
Itatiaia	49	21	253	382	8
Pinheiral	44	11	134	96	10
Pirai	38	22	141	151	54
Porto Real	50	19	97	118	7
Quatis	16	3	72	58	36
Resende	192	104	1004	1267	74
Rio Claro	13	5	107	68	89
Volta Redonda	312	191	2247	2230	19
<b>Total</b>	<b>945</b>	<b>457</b>	<b>5327</b>	<b>5570</b>	<b>407</b>

Fonte: Rais/Caged, 2023.

A Tabela 4 apresenta os dados referentes ao número de estabelecimentos nos grandes setores da economia do IBGE para o ano de 2021 nos municípios da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense. Apesar de a microrregião possuir uma das maiores

concentrações de estabelecimentos no estado do Rio de Janeiro, há diferenças entre os municípios, com alguns concentrando mais estabelecimentos que outros.

O setor da indústria apresenta a diferença regional mais marcante, com os estabelecimentos deste setor concentrados principalmente nos municípios facilmente acessíveis pela Via Dutra, como Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Pirai, Porto Real, Resende e Volta Redonda. No entanto, é evidente que essa concentração é ainda maior nos municípios com uma história industrial mais robusta, como Barra Mansa, Resende e Volta Redonda.

O setor de serviços na microrregião está intimamente relacionado à indústria, com a prestação de serviços logísticos e de tecnologia da informação auxiliando a indústria e, na maioria dos casos, localizando-se próximo a ela. Na construção civil, a concentração também ocorre nos três municípios, relacionada à concentração de renda e população nesses locais, como observado nos setores anteriores.

Embora o setor agropecuário tenha perdido força ao longo do tempo na região, ainda mantém sua importância, especialmente nos municípios que já possuíam estruturas deixadas pelos ciclos do café e da pecuária, como Rio Claro, Barra Mansa e Resende, mas também está presente em municípios que não estão próximos à Via Dutra.

Tabela 5 – Número de empregos por grandes setores do IBGE, no Vale do Paraíba Fluminense em 2021

<b>Município</b>	<b>Indústria</b>	<b>Construção Civil</b>	<b>Comércio</b>	<b>Serviços</b>	<b>Agropecuária</b>
Barra Mansa	4554	886	7528	18566	311
Itatiaia	3466	244	945	6361	15
Pinheiral	878	27	665	2346	25
Pirai	2439	132	1346	4419	168
Porto Real	3820	129	898	2573	121
Quatis	60	6	472	1511	71
Resende	9273	1077	7056	22469	209
Rio Claro	63	18	367	1569	463
Volta Redonda	22399	2856	16660	37957	57
<b>Total</b>	<b>46952</b>	<b>5375</b>	<b>35937</b>	<b>97771</b>	<b>1440</b>

Fonte: Rais/Caged, 2023.

A Tabela 5 retrata a distribuição dos empregos formais nos grandes setores econômicos do IBGE em todos os municípios da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense para o ano de 2021. Um aspecto notável na tabela é a concentração do número de empregos em determinados municípios da região, refletindo a preferência pela proximidade da via, especialmente nos setores da indústria e nos serviços, evidenciando a força do eixo decrescimento.

Na pesquisa, utilizamos o conceito de eixo de crescimento conforme a contribuição

de Sanchez-Hernández (1998, p. 33), que descreve como uma "cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos, situados ao longo de uma via de transporte de alta capacidade que estimula a localização da atividade industrial e facilita o estabelecimento de relações funcionais internas".

Os únicos dois municípios não atravessados pela via, Quatis e Rio Claro, apresentam um número pequeno de estabelecimentos industriais e empregos concentrados principalmente no setor de serviços. Os serviços prestados nesses municípios diferem dos demais da microrregião, pois não estão ligados à indústria, como ocorre em outros locais com serviços de logística e tecnologia da informação.

A região também atrai mão de obra, influenciada pela formação dos trabalhadores, especialmente aqueles com formação superior, concentrados principalmente em três municípios da região: Barra Mansa, Volta Redonda e Resende. Essa concentração é resultado da força histórica desses municípios, que possuem uma centralidade construída ao longo do tempo. O mapeamento dessa concentração é apresentado na Tabela 6.

Tabela 6 – Mapeamento das Unidades de Curso superior na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense em 2022 com enfoque nos cursos ligados a indústria

<b>Instituição</b>	<b>Cidade</b>	<b>Cursos</b>	<b>Cursos Ligados a indústria</b>
Centro Universitário Dom Bosco do Rio de Janeiro	Resende	7	4
FACULDADE DE FILOSOFIA CIÊNCIAS E LETRAS DOM BOSCO	Resende	4	0
FACULDADE DE ENGENHARIA DE RESENDE	Resende	6	5
Universidade Geraldo Di Base	Volta Redonda	29	8
Faculdade Sul Fluminense	Volta Redonda	6	5
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE VOLTA REDONDA	Volta Redonda	24	5
Centro Universitário de Barra Mansa	Barra Mansa	25	7
FAT UERJ	Resende	3	3
UFF	Volta Redonda	14	8
Estácio de Sá	Resende	13	4
IF	Pinheiral	3	0
AMAN	Volta Redonda	2	1
Faculdade de Educação Tecnológica Barra Mansa	Resende	1	0
	Barra Mansa	1	0
<b>Total de cursos</b>		<b>138</b>	<b>51</b>
<b>Percentual de cursos ligados a indústria</b>			<b>37%</b>

Fonte: INEP, 2024.

A microrregião conta com 13 unidades que disponibilizam um total de 138 cursos de formação superior nas mais diversas áreas. Contudo, devido à maior presença da indústria de

transformação na região, a formação de mão de obra qualificada também está voltada para cursos superiores relacionados à indústria. Dos cursos disponibilizados, 51 estão relacionados à indústria de transformação, totalizando 37% dos cursos oferecidos na região.

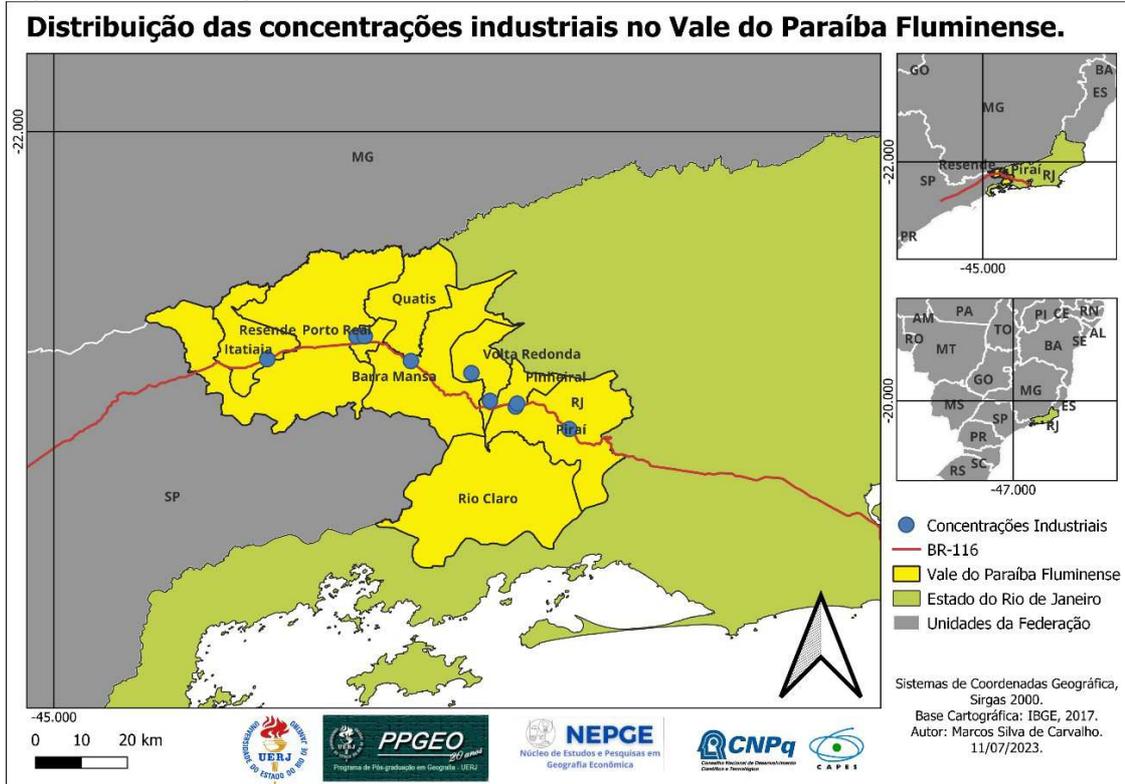
Os cursos ligados à indústria selecionados foram: administração, automação industrial, engenharia de produção, engenharia elétrica, engenharia mecânica, engenharia química, física, química, gestão de recursos humanos, logística e sistemas de informação. Esses cursos de ensino superior foram escolhidos, priorizando os cursos com formação presencial, pois são os que geram fluxos e têm relação direta com a indústria regional.

Esses cursos são oferecidos em várias das universidades da região, demonstrando o amplo interesse e estímulo na busca por essas formações na região, onde a demanda pela formação superior é alta. A concentração dos cursos, como mencionado acima, fica mais evidente agora que os números são apresentados na tabela, pois em uma região com 9 municípios, apenas 3 possuem unidades de formação superior presencial. Essa concentração dos polos educacionais está alinhada aos três primeiros municípios a atrair a presença de estabelecimentos industriais, motivando assim a formação dessa mão de obra qualificada.

Quanto aos setores de comércio e construção civil, empregam mais nos municípios com maior estrutura e capital passível de ser investido, como Volta Redonda e Resende. No setor de comércio, Barra Mansa também se destaca, apresentando um elevado número de empregos. Por outro lado, a agropecuária regional apresenta um número reduzido de empregos, sendo hoje uma produção pequena.

Em relação à indústria, que é o foco dessa pesquisa, a distribuição dos estabelecimentos industriais se dá de forma desconcentrada regionalmente. Apesar da extensão da microrregião, os estabelecimentos industriais se concentram prioritariamente ao longo da Via Dutra, onde se acessa a BR-116 com facilidade, segurança e, principalmente, rapidez, possibilitando a fluidez territorial ao capital. A figura 3 apresentará como estão distribuídas as principais concentrações industriais:

Figura 3 – Concentrações industriais no Vale do Paraíba Fluminense



Fonte: IBGE, 2024.

A figura 3 representa os municípios do VPF e a intersecção da Via Dutra com grande parte deles. Como um eixo de crescimento econômico importante na região, observamos as concentrações industriais demarcadas que possuem uma relação direta com a rodovia. Podem também destacar, além da Via Dutra, a contribuição da política de isenção fiscal em nível municipal e, em alguns casos, a emancipação de certos municípios nas décadas de 1980 e 1990, como justificativas para a concentração industrial em determinadas áreas da região.

A grande fluidez hoje presente nas redes regionais é possibilitada principalmente pela Via Dutra, como mencionado, mas também existe outro meio importante para o escoamento da produção, que se dá principalmente por trilhos, conhecido hoje na região como portos secos, ligando a região principalmente ao Porto do Rio de Janeiro, tanto para a chegada de insumos quanto para o escoamento da produção, como é o caso do porto seco de Itatiaia.

Figura 4 – Terminal Intermodal de Itatiaia



Fonte: Google Earth, 2022.

O terminal multimodal de Itatiaia tem como característica o transporte para fora do país, daí a estrutura de rápido trânsito ligada ao transporte de contêineres via a linha férrea. Como colocado pela empresa responsável: “O Terminal Intermodal Porto Vale permite o transporte multimodal de contêineres via ferrovia nos fluxos de 'inbound' e 'outbound' entre o Porto do Rio de Janeiro – Terminal de Contêineres no Porto do Rio de Janeiro MultiRio e a região do Vale do Paraíba” (Multiterminais, 2023).

Outro setor da mesma empresa responsável pelo terminal multimodal encontra-se em Resende, mas possui uma característica diferente, onde o transporte é feito através da Via Dutra. Além disso, possui uma aduana para as empresas da região, principalmente para a indústria automotiva de Resende.

Figura 5 – Terminal Intermodal de Resende



Fonte: Google Earth, 2022.

O terminal multimodal de Resende possui acesso facilitado à Via Dutra e grande proximidade das fábricas, servindo até mesmo como um estoque durante o período de desembaraço aduaneiro para o transporte dos produtos. Como colocado pela empresa:

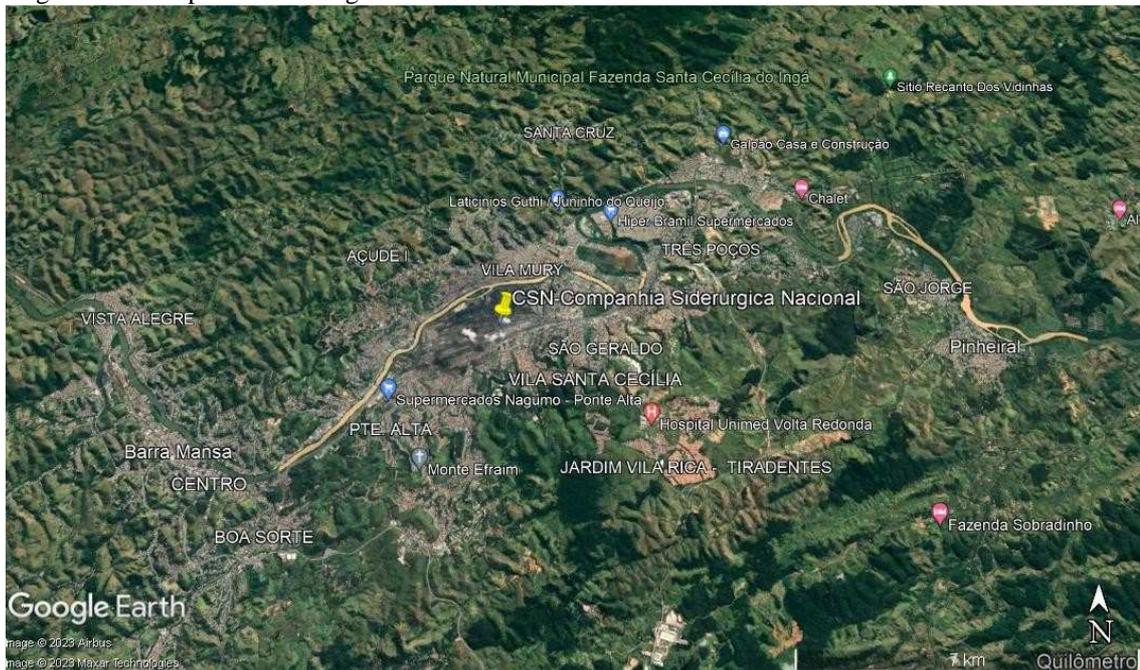
Localizado em Resende no Vale do Paraíba, Rio de Janeiro, iniciou suas operações em junho de 2001 com o objetivo de facilitar os trâmites legais das operações de importação e exportação, reduzindo custos, agilizando os processos de distribuição demercadorias e oferecendo espaço diferenciado para estocagem. Grandes indústrias dos setores Químico e Automobilístico, entre outras, operam no Terminal. O Porto Seco possui toda a infra-estrutura para desembaraço em um único recinto: Receita Federal, Ministérios da Saúde e Agricultura e Secretaria da Receita Estadual e Certificado de Licença de funcionamento com autorização para exercer atividades com produtos químicos sujeitos a controle e fiscalização de Polícia Federal. (MULTITERMINAIS, 2023).

A estrutura dos portos secos funciona como uma reformulação de uma rede antiga, como a ferroviária, no exemplo do terminal de Itatiaia. No entanto, no terminal de Resende, a função principal é acelerar os processos burocráticos de venda. As possibilidades ofertadas por essas duas redes técnicas complexificam ainda mais a estrutura produtiva do Vale do Paraíba Fluminense

## 1.2 Espacialidade dos estabelecimentos industriais regionais

A especificidade das localizações industriais regionais é apresentada a seguir em imagens de satélite, onde cada município possui sua estrutura. No entanto, apresentam um padrão muito claro: a facilidade de acesso ao eixo, que aos poucos desloca essa estrutura produtiva para sua zona de influência.

Figura 6 – Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda



Fonte: Google Earth, 2022.

A única concentração industrial presente em um ponto distante do eixo de crescimento está localizada em Volta Redonda, onde se encontra a Companhia Siderúrgica Nacional, conforme apresentado na figura 6. Entretanto, já existe um movimento dos estabelecimentos produtivos da indústria de transformação do município em direção ao eixo da Via Dutra. Por esse motivo, existem dois círculos nos limites de Volta Redonda, sendo o segundo círculo detalhado na figura 7.

Figura 7 – Novos estabelecimentos industriais em Volta Redonda



Fonte: Google Earth, 2022.

Espacializando assim, de forma mais clara, aquilo que definimos como os dois momentos da estrutura produtiva regional, que se liga à lógica de uma acumulação flexibilizada orientada em direção ao fluxo da Via Dutra.

Outro fato apresentado no mapa é a proximidade das concentrações industriais nos municípios de Resende e Porto Real, que já foram um único município. A emancipação ocorre no período da chegada desses maiores estabelecimentos industriais à região.

Figura 8 – Divisa entre os municípios de Pirai e Pinheiral



Fonte: Google Earth, 2022.

Os municípios de Pinheiral e Pirai também apresentam uma questão semelhante, entretanto o fator que delimita a divisão entre os dois municípios é o próprio eixo de crescimento, a Via Dutra.

Figura 9 – Polo industrial de Pirai-RJ



Fonte: Google Earth, 2022.

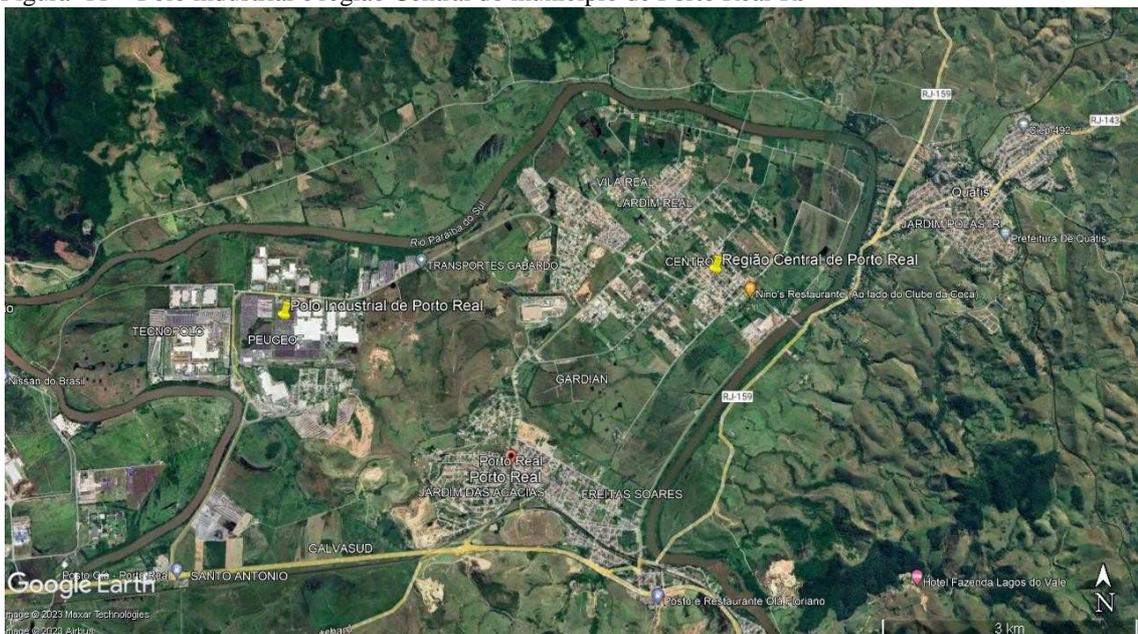
Pirai também tem sua área urbana dividida pela Via Dutra, provocando o mesmo fenômeno de sua população em relação ao eixo de crescimento. No caso da localização das indústrias em Pirai, isso ocorre de forma mais difusa, sem uma concentração em um polo específico; as indústrias estão localizadas ao longo do eixo em vários pontos da rodovia. Entretanto, o padrão é o mesmo dos demais municípios, com concentrações industriais na região mais próxima à rodovia do que ao centro desses municípios.

Figura 10 – Polo industrial de Porto Real-RJ e Resende-RJ



Fonte: Google Earth, 2022.

Figura 11 – Polo industrial e região Central do município de Porto Real-RJ



Fonte: Google Earth, 2022.

A figura 10 apresenta os polos industriais de Resende e Porto Real, demonstrando o caso mais emblemático do processo de emancipação dos municípios no Vale do Paraíba Fluminense. Esse processo foi influenciado pela vontade da burguesia local de atrair o estabelecimento industrial da Peugeot Citroën no fim da década de 1990. O limite entre os municípios é justamente o muro entre a Peugeot (Porto Real) e a Volkswagen (Resende). O município de Resende repete o padrão dos municípios anteriores no eixo de crescimento: a

área urbana do município é dividida, e a concentração industrial está mais próxima do eixo da Via Dutra do que do centro do município.

Porto Real, por sua vez, é um município diferente dos demais apresentados anteriormente. Podemos observar na imagem de satélite da figura 11 que a centralidade urbana do município está muito mais afastada da Via Dutra e não é cortada por ela. No entanto, o polo industrial está totalmente relacionado ao eixo e possui pouca relação com a área urbana do município, que é bem mais afastada e de acesso mais dificultado, conforme demonstrado pelos pontos marcados na figura.

Figura 12 – Polo industrial de Itatiaia-RJ



Fonte: Google Earth, 2022.

Itatiaia tem como característica principal a divisão ao meio de sua área urbana pela Via Dutra, evidenciando a relação da população com o eixo de crescimento no dia a dia. A imagem da figura 12 representa a localização do polo industrial, que tem uma relação direta com o eixo, sendo mais rápido chegar à via do que ao centro da cidade. O polo industrial também conta com um porto seco, conhecido como terminal multimodal.

As imagens de satélite apresentadas, a partir do recorte do eixo de crescimento, têm algumas semelhanças: a principal é sua ligação com a rodovia, mas também o padrão de estarem distantes dos centros comerciais das cidades a que pertencem, seguindo a lógica dos fluxos para a acumulação e reprodução de capital. Os dois municípios da região que fogem a esse padrão são Barra Mansa e Volta Redonda, como já mencionado, que pertencem a um padrão fordista de industrialização. Esse período, em que a indústria ditava a produção urbana na cidade, exigia que parte do proletariado estivesse próxima ao local de trabalho.

Coincidentemente, os municípios que já se ligam ao fluxo das vias e conexões com a Via Dutra adquiriram força produtiva nos últimos anos, principalmente da década de 1990 até os dias atuais. Barra Mansa e Volta Redonda, que iniciaram esses processos, têm indústrias localizadas nos centros, já que esses processos são mais antigos. Nesse segundo momento, já se deslocam para a nova forma de acumulação produtiva.

Os outros municípios da região possuem uma produção que visa à rapidez e aos fluxos, em um outro padrão de produção industrial, destacando a importância da proximidade da via. Em alguns casos, como o do município de Porto Real, o acesso asfaltado às indústrias é de maior qualidade e segurança do que a via que liga ao centro da cidade, evidenciando como os equipamentos de consumo coletivo, diretos e indiretos à produção, possuem uma diferenciação entre eles.

O processo de industrialização ocorrido no Vale do Paraíba Fluminense é frequentemente explicado como se essa microrregião possuísse uma “vocação” para a indústria. As vantagens geográficas têm um fator decisivo, porém, toda a força industrial da região é socialmente produzida conforme as necessidades e as relações capitalistas do país. Localmente, uma classe burguesa, desde o princípio, foi influente ao construir a primeira estrada oficial durante a chegada da Coroa portuguesa ao Brasil.

Dessa forma, com a escolha do Estado nacional de se fazer presente a partir da ausência e optar por participar do desenvolvimento nacional como intermediário, a força política proeminente na região é a do estado do Rio de Janeiro. Este estado opta por uma política agressiva de dotação de infraestruturas no interior. É a partir dessas políticas que o estado do Rio de Janeiro passa a competir com outros estados para a instalação industrial.

A produção de equipamentos de consumo coletivo no Vale do Paraíba Fluminense, a partir dos momentos definidos na pesquisa, permitiu que a região tivesse um dinamismo industrial significativo e diferenciado no estado do Rio de Janeiro, conforme a perspectiva adotada por esta pesquisa.

## **2 A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE UMA REGIÃO LIGADA À PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO: A CHEGADA DA COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL**

Neste capítulo, o objetivo é analisar a estrutura produtiva socialmente construída na região durante o período de investimentos provenientes do Estado Brasileiro, com foco central na construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no Vale do Paraíba Fluminense, especialmente no município de Volta Redonda. O recorte temporal deste capítulo é iniciado no ano de 1941, com o início das obras da CSN, e encerrado com a privatização da empresa em 1993.

A importância desse debate apresentado se justifica, principalmente, pela magnitude do investimento realizado na região, visto que a planta da companhia se apresentava como esperança para um país que buscava se inserir no capitalismo industrial. Esse investimento seguiu o modelo de uma cidade industrial, exercendo várias influências em sua microrregião e para o estado do Rio de Janeiro. Mais especificamente, o objetivo deste capítulo é detalhar como a ascensão do modelo de negócio da CSN, associado a um país que investia na indústria nacional, foi a base para um novo modelo de industrialização que teve como destaque os meios de consumo coletivos, fundamentados na estrutura produtiva nacional.

A análise deste capítulo vai além da CSN; o principal intuito é compreender a lógica da empresa e a influência da instalação para a coesão regional do Vale do Paraíba Fluminense, especialmente a partir da situação geográfica da região em conjunto com a produção social de seus meios de consumo coletivos. A região passou por diferentes momentos econômicos que se sucederam a partir de um acúmulo de capitais, criando bases para momentos subsequentes. Esta é a lógica produtiva do Vale do Paraíba Fluminense. Nosso foco neste capítulo é, portanto, na primeira estrutura industrial da região.

Importante ressaltar que o processo de privatização da CSN marca uma completa reformulação da lógica produtiva regional e atua como um divisor de águas. Novas empresas ocupam o espaço deixado pela antiga estatal e promovem um deslocamento da centralidade produtiva, principalmente em direção a Resende.

A construção social da região é transformada a partir das mudanças na estrutura de produção e escoamento da CSN, que promoveu um novo uso e uma nova produção desse espaço com base em um novo modelo produtivo. O Estado brasileiro, que se posicionava como protagonista do processo produtivo por meio de suas indústrias, principalmente a CSN e a Vale

do Rio Doce, passa, neste momento de reestruturação, a ter uma liderança reduzida no processo de industrialização.

A escolha política do Vale do Paraíba Fluminense como microrregião para sediar a cidade-modelo para a industrialização brasileira, que serviria de padrão para as expectativas de futuro do país, teve como base a produção da Companhia Siderúrgica Nacional no distrito de Volta Redonda, localizado no município de Barra Mansa.

## 2.1 Estruturação produtiva e regional a partir da instalação da CSN

O início do processo de industrialização na região está relacionado à economia cafeeira. Com a crise cafeeira, associada à Queda da Bolsa de Nova York, a região foi impactada, gerando um capital ocioso que poderia ser reinvestido na indústria, como colocado por Oliveira (2008):

a região do Médio Paraíba, foi por onde se expandiu a cultura cafeeira e se efetivou a ocupação do planalto fluminense, entre as Serras do Mar e a Mantiqueira, que entre o final do século XIX e o início do XX apresentava algumas atividades industriais mais importantes da época. A industrialização ali desenvolvida, portanto, estava associada ao desenvolvimento da cafeicultura na região, confirmando o que, de modo geral, conforme Cardoso de Mello, caracterizou o processo de industrialização do Brasil (p. 80).

A região constrói e facilita sua lógica a partir do conceito de situação geográfica, analisando as características que conferem à região um poder atrativo, conforme indica Silveira(1999):

A situação decorreria de um conjunto de forças, isto é, um conjunto de eventos geografizados, porque tornados materialidade e norma. Muda, paralelamente, o valor dos lugares porque muda a situação, criando uma nova geografia. Assim, ao longo do tempo, os eventos constroem situações geográficas que podem ser demarcadas em períodos e analisadas na sua coerência. (p. 2).

A situação geográfica da região está relacionada a uma antiga estrutura cafeeira e ao capital ocioso proveniente do café, o que gerou influência política relacionada à capacidade da região, criando um ambiente favorável à estruturação produtiva. A Companhia Siderúrgica Nacional foi fundada por Getúlio Vargas em 1941, durante o anúncio do presidente que buscava fomentar a indústria de base do país, dando também início às obras. A operação da indústria começou com a inauguração do primeiro alto-forno em 1946, e a produção foi logo

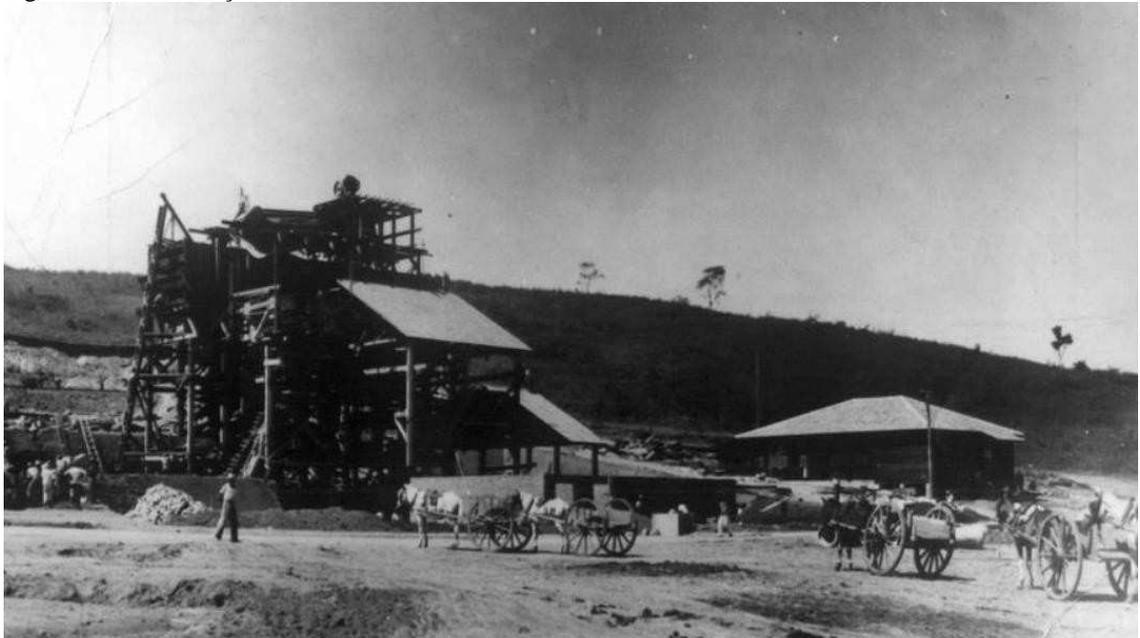
expandida com a operação do segundo alto-forno em 1954.

Figura 13 – Getúlio Vargas Inaugura o Alto Forno, em 1954



Fonte: Acervo OGlobo, 2024.

Figura 14 – Construção da CSN, em 1942



Fonte: Acervo O Globo, 2024.

Outro aspecto relevante nesta linha do tempo da companhia que marca sua relação com a questão social, visando ações que fomentavam a cidadania no município de Volta Redonda, é a fundação da Fundação CSN, em 1954, um importante braço que se faz marcante para a análise de uma estrutura produtiva.

A construção regional está associada ao processo de expansão dos fluxos em dois modais: primeiro, a ressignificação da malha ferroviária da Central do Brasil; e segundo, a construção de uma nova rodovia, a BR-116 (Via Dutra), inaugurada em 1952, entre outros fatores locais colocados por Leandro Dias de Oliveira (2006, p. 78):

Assim, na área designada, a grande disponibilidade de água doce proporcionada pelo Rio Paraíba do Sul, a facilidade da obtenção de mão-de-obra e a existência da estrada de ferro, que garantiria o transporte das matérias-primas e produtos (SOUZA, 1992, p. 09), viabilizada pela localização estratégica, pois estava situada bem próxima aos principais mercados consumidores do país, como Rio de Janeiro e São Paulo (FONTES e LAMARÃO, 1986), foram determinantes para a decisão da comissão especial. A área escolhida era distante da costa marítima (e por isso fora do alcance da artilharia naval) e localizada por detrás da Serra do Mar, tornando-se bastante propícia para a defesa naquele período de guerra mundial, com eminente perigo de ataques estrangeiros. Além destes fatores, como Volta Redonda nasceria para representar o progresso, nada mais adequado do que transformar uma área cafeeira decadente em um espaço demograficamente novo (MOREIRA, 2003, p. 140), a partir da industrialização.

A condição geográfica regional, juntamente ao fluxo que ali se estabeleceu a partir da construção da Via Dutra relacionada à instalação da CSN, uma ditando o uso da outra. Outra marca nos meios de consumo coletivo que estavam na região foi a ressignificação regional da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, que escoava a produção da grande siderúrgica, como apresentado na figura 15.

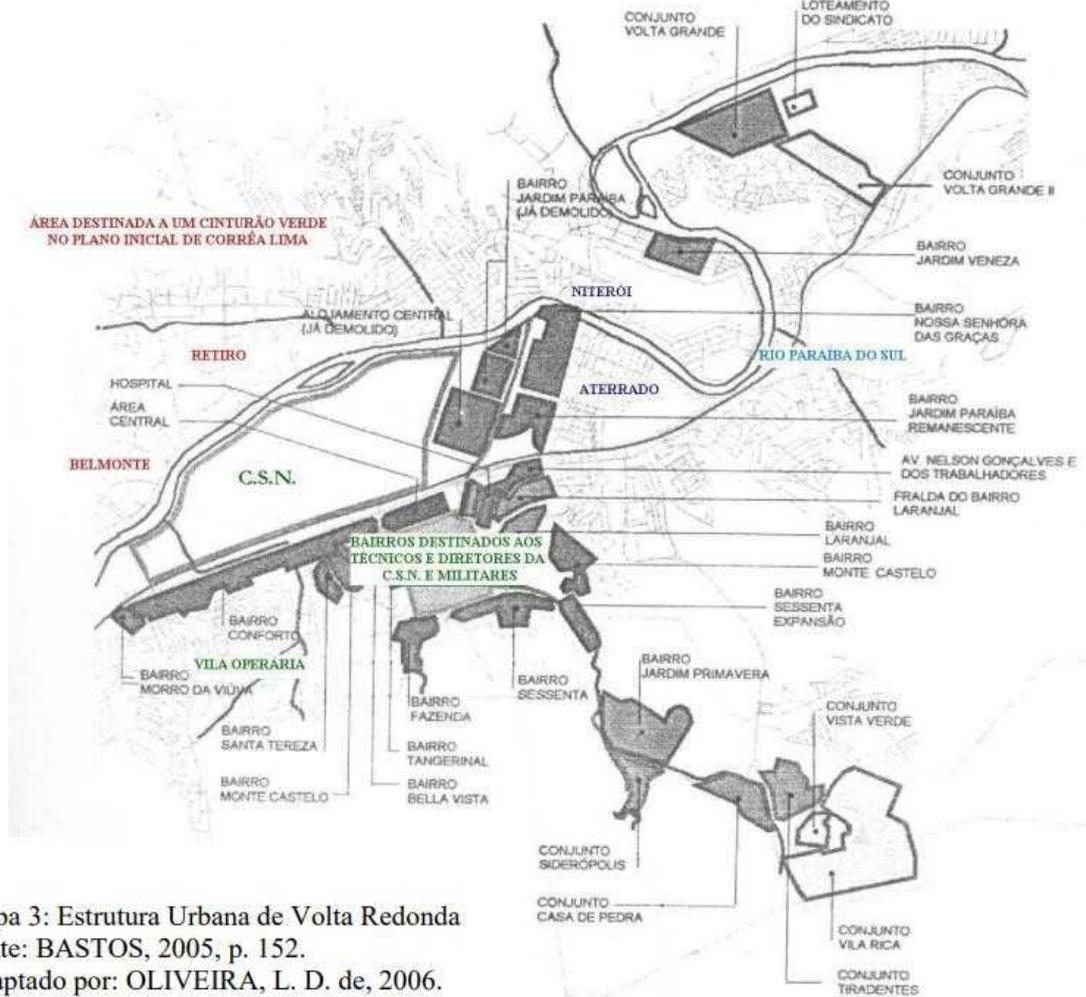
O município de Volta Redonda se desenvolve a partir e pela lógica da CSN; a centralidade comercial e de serviços se faz no entorno e nas proximidades da fábrica, enquanto os aparelhos de consumo se localizam na região do bairro "Aterrado", vizinho à siderúrgica. Uma divisão dos cargos dentro da própria fábrica se reproduzia da mesma forma no município, evidenciando a relação entre a divisão social e territorial do trabalho no espaço.

Segundo Oliveira (2006, p. 83):

O controle de toda estrutura urbana, hierarquizada e estratificada espacialmente, era realizado pela direção da C.S.N. Mesmo com a emancipação política de Volta Redonda, em 1954, este controle vigora até o início do regime militar no Brasil, com a cidade e a empresa funcionando como um só complexo, uma típica *company-town* (PIQUET, 1998). Nestes primeiros anos forjou-se a constituição estratégica de uma grande "família siderúrgica" (MOREL, 2001, p. 65), através de dispositivos disciplinares de gestão da força de trabalho na C.S.N. Valorizava-se o bom comportamento e a cooperação universal, com a meticulosa investigação dos operários e suas famílias pelas autoridades e intervenção direta das assistentes sociais na orientação e ordenação das residências, em um expediente semelhante ao realizado por Henry Ford na disciplinarização dos operários de sua fábrica.

Dessa forma, é construída a lógica da cidade industrial planejada e estruturada para ser um modelo pelo governo Vargas, especializada por Oliveira (2006):

Figura 15 – Estrutura urbana de Volta Redonda a partir da CSN e sua segregação



Mapa 3: Estrutura Urbana de Volta Redonda  
 Fonte: BASTOS, 2005, p. 152.  
 Adaptado por: OLIVEIRA, L. D. de, 2006.

Fonte: Oliveira (2006).

A estrutura que teve como intuito influenciar o país teve seu primeiro impacto regionalmente, com as trocas ocorrendo de forma mais acelerada a partir da força de trabalho regional. A fluidez propiciada pela Via Dutra agia como um facilitador da expansão desse modelo para os demais municípios, segundo Oliveira (2006, p. 86):

Ao período inicial de construção e consolidação da siderurgia, que envolveu a aventura da edificação da C.S.N. e o impacto do vigoroso planejamento que objetivou criação de um grande símbolo nacional, se sucedeu um grande avanço econômico e produtivo no início da década de 1950, que significou a consolidação da força regional do Médio Vale do Paraíba.

A produção industrial, neste primeiro momento, é centralizada no município de Volta

Redonda, porém, dotando a região como um todo de meios de consumo coletivo que aos poucos vão tornando a região um ambiente propício ao espriamento da indústria de transformação pelo Vale do Paraíba Fluminense, conforme colocado por Vasconcelos (2016, p. 96):

O desenvolvimento da região seguiu em torno dos desdobramentos da Usina e da cidade de Volta Redonda, conseqüentemente do setor siderúrgico e metalúrgico. Em 1961 na cidade de Resende iniciavam-se as obras da Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba vislumbrando a futura necessidade energética da região.

Grande marco para a região é o favorecimento da formação da força de trabalho, principalmente para demonstrar que o capital ocioso proveniente da antiga produção cafeeira poderia ser reinvestido e que as terras desgastadas poderiam ser lucrativas de outra forma, trazendo investimentos externos novamente para a região. Entre os principais investimentos na região estão a chegada da CSN, a Academia Militar das Agulhas Negras e a Usina Hidrelétrica de Ribeirão das Lages.

Uma união de fatores externos e ações políticas fez da região, motivada por sua situação geográfica, a candidata para a chegada desse grande investimento, principalmente a chegada e a construção da CSN e sua estrutura ao redor, segundo Vasconcelos (2016, p. 91):

No Brasil, começaram a por em prática projetos industriais, que se acreditava necessário para o crescimento e desenvolvimento nacional, com foco na indústria de base. Desta forma, iniciou-se a construção da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, com parte do capital Estatal, e outra parte financiada pelos EUA, em um acordo em meio à II GM. Foi instalada numa posição geográfica privilegiada, entre os principais centros, Rio de Janeiro e São Paulo, no MP-RJ, no distrito de Santo Antônio de Volta Redonda, até então pertencente à Barra Mansa

A modernização conservadora, tratada por Becker e Egler (1993), ocorrida no Brasil, onde o principal agente de investimentos para uma nova estrutura econômica é a força do Estado. Na situação analisada neste capítulo, a instalação da CSN e de outros investimentos que estruturaram o Vale do Paraíba Fluminense (Via Dutra, Academia Militar das Agulhas Negras, reformulação da Ferrovia Central do Brasil) contribuiu para uma nova estrutura produtiva e regional. A partir das possibilidades da situação geográfica regional, segundo Batista (2006, p.4-5):

A eleição dessa região como foco de análise deve-se a sua trajetória histórica e socioeconômica. Situada no triângulo formado pelas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, destaca-se a atividade industrial principalmente no eixo formado pelos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa, Resende e Porto Real, além de Angra dos Reis e Itaguaí.

Em diversos momentos, essa questão demonstra como existe, neste espaço delimitado de pesquisa, uma vantagem locacional, principalmente em relação a outras regiões do país, atuando principalmente como um redutor das incertezas que surgem durante as escolhas para alocalização industrial.

Essa ideia é evidenciada por Batista (2006, p. 140):

A criação da Companhia em 1941 deu-se a partir de uma ação do Estado, impulsionada por um projeto político que visava romper com a estrutura produtiva baseada essencialmente no setor agrícola e fortalecer o setor industrial do país, a partir da consolidação de indústrias de base, com especial destaque para a siderurgia. A siderurgia era o elo inicial da composição de um complexo industrial metal-mecânico no país. Esse setor tinha o importante papel de atender, naquele momento, ao emergente mercado interno ligado principalmente à expansão ferroviária, à construção civil e aos demais setores industriais do complexo metal-mecânico em expansão, além de dar condições para a projeção do setor automobilístico, nas décadasposteriores.

A ação do estado como investidor é a principal força motriz para uma região que se inicia na produção industrial e principalmente na indústria de transformação. A formação da força de trabalho também foi um fator determinante durante este período, visto que a CSN tinha como padrão de atividade uma abordagem paternalista e ação como um agente produtor do espaço, que a tornava a principal formadora dos trabalhadores e produtora de equipamentos dacidadania no município, segundo Batista (2006, p. 143):

Traçava-se ainda em Volta Redonda uma nova relação entre o capital e o trabalho, na medida em que a Companhia assumiu uma política paternalista de provisão de bens e serviços à população da cidade, e principalmente a seus funcionários, mantida desde a sua criação até o início da década de 1960. Lopes (op.cit.) lista os serviços urbanos garantidos pela CSN em 1948: conservação de ruas e estradas, manutenção e conservação de parques e jardins, horto florestal, reflorestamento, limpeza urbana, fornecimento de serviço de água, esgoto, energia elétrica, transporte, policiamento e bombeiros.

A formação da força de trabalho financiada pela CSN ocorreu no Instituto de Formação Técnica Pandiá Calogeras, sendo este o principal responsável pela formação utilizada no município de Volta Redonda. A Companhia possuía, dessa forma, uma função social, sendo o principal parceiro da prefeitura para a formação do município, baseado em uma proposta de algo novo. Segundo Vasconcelos (2016, p. 94-95):

Durante as décadas de 1950 e 1960, a cidade e a empresa estabeleceram uma relação de parceria, com fortes características voltadas para o social. Em relação ao desenvolvimento socioeconômico da região, inicialmente a edificação da CSN captou mão de obra desqualificada de várias partes do país, logo foi instalada uma escola técnica para capacitação desses trabalhadores. Porém, a infraestrutura da região ainda era precária seu território ainda era composto por fazendas. Com a

emancipação da cidade e investimentos da própria siderúrgica houve significativa melhora na infraestrutura, levando os serviços básicos (água, energia, educação, saúde e lazer) a população. Além disso, esse melhoramento nas condições de vida propiciou o crescimento do comércio, setor de serviços, e atração de outras indústrias para o município e as cidades vizinhas.

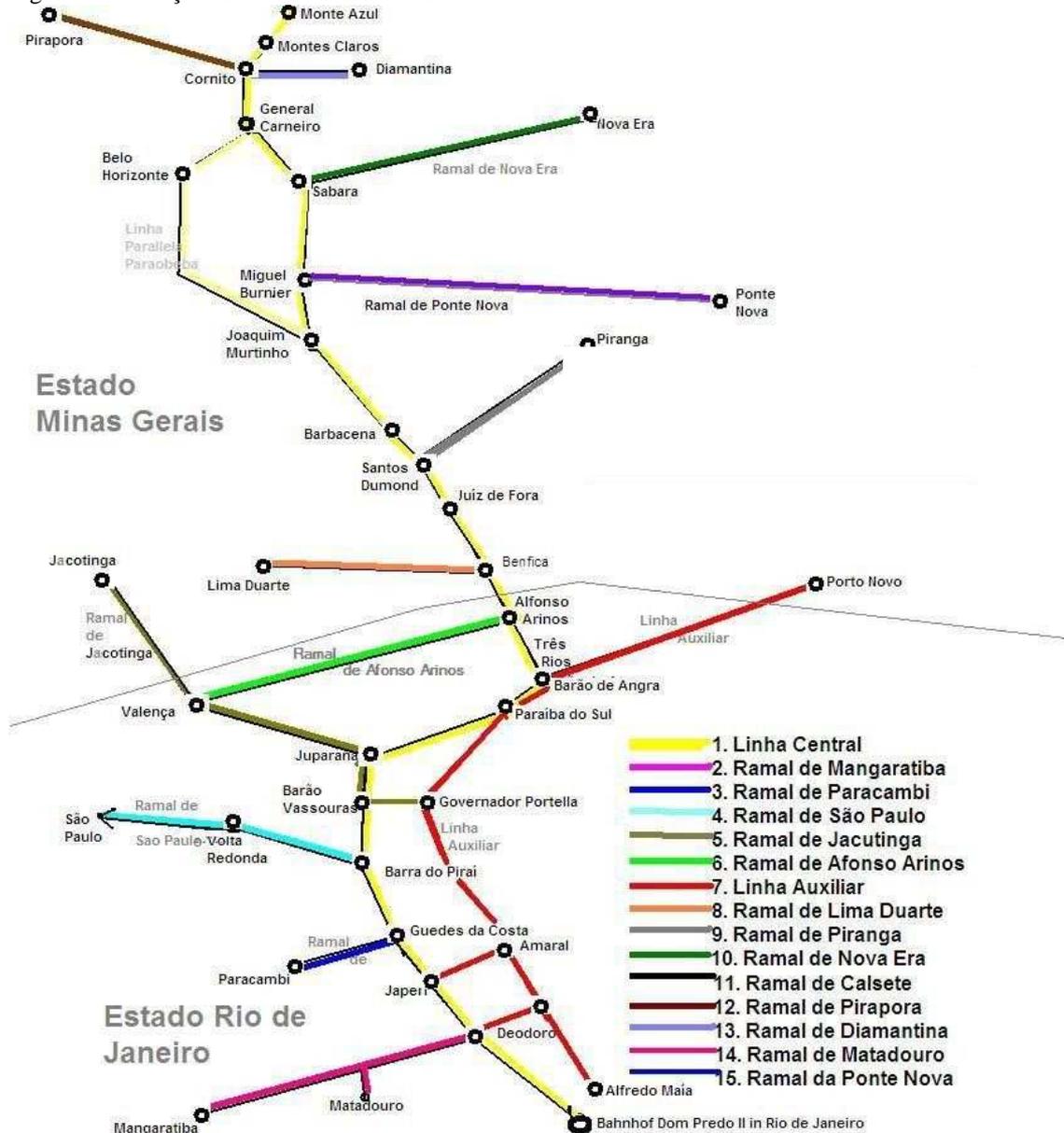
Dessa forma, criando uma sociedade que se formava hierarquicamente a partir da indústria, algo que era tido como ideal para a sociedade brasileira, conforme colocado por Diasde Oliveira (2006, p. 78-79):

A escolha de uma área de parca urbanização, com uma população bastante reduzida, para a construção de uma indústria de base e do desencadeamento do Capitalismo Industrial trazia em seu bojo uma reforma da sociedade brasileira, com profundas mudanças sócio-culturais. Getúlio Vargas propugnava a formação de um novo homem: o proletário, uma espécie de “homo volta-redondensis” (BEDÊ, 2004, p. 21), obviamente anestesiado pelo paternalismo e, por isso, pouco ativo nas lutas sindicais. Este homem forjado a partir da aglomeração abrupta de trabalhadores de diferentes origens e culturas (os chamados arigós, migrantes que chegaram para a construção da usina, em um fenômeno só repetido na construção de Brasília<sup>37</sup>) viveria em uma sociedade urbano-industrial, moderna e de economia de mercado. Se a C.S.N. nasceu para representar o progresso (MOREIRA, 2003, p. 143), Volta Redonda refletiria a ruptura entre o atrasado e o moderno, portanto, tudo deveria ser construído cuidadosamente como um signo dos novos tempos.

A magnitude da obra, com seu efeito de arraste, foi levando consigo uma região que era formada por antigos complexos cafeeiros que não apresentavam lucros e capacidade produtiva muito significativa. A formação popular e as oportunidades advindas com a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional se apresentavam como uma nova esperança para uma sociedade regional que foi mais impactada pela crise de 1929 no Brasil, a partir da queda do café.

A formação da força de trabalho passa por este momento de concentração em Volta Redonda e na CSN. A construção social faz com que a relação de troca entre o município e a região gere uma dependência. A produção era escoada via Ferrovia Central do Brasil, sendo construído um desvio que passava por dentro das dependências da companhia para o escoamento. O traçado ligava a região central do Rio de Janeiro a Sete Lagoas, em Minas Gerais, motivado pela indústria extrativista, em seu sentido mais ao norte da capital federal e mais ao sul em direção a São Paulo.

Figura 16 – Traçado Ferrovia Central do Brasil



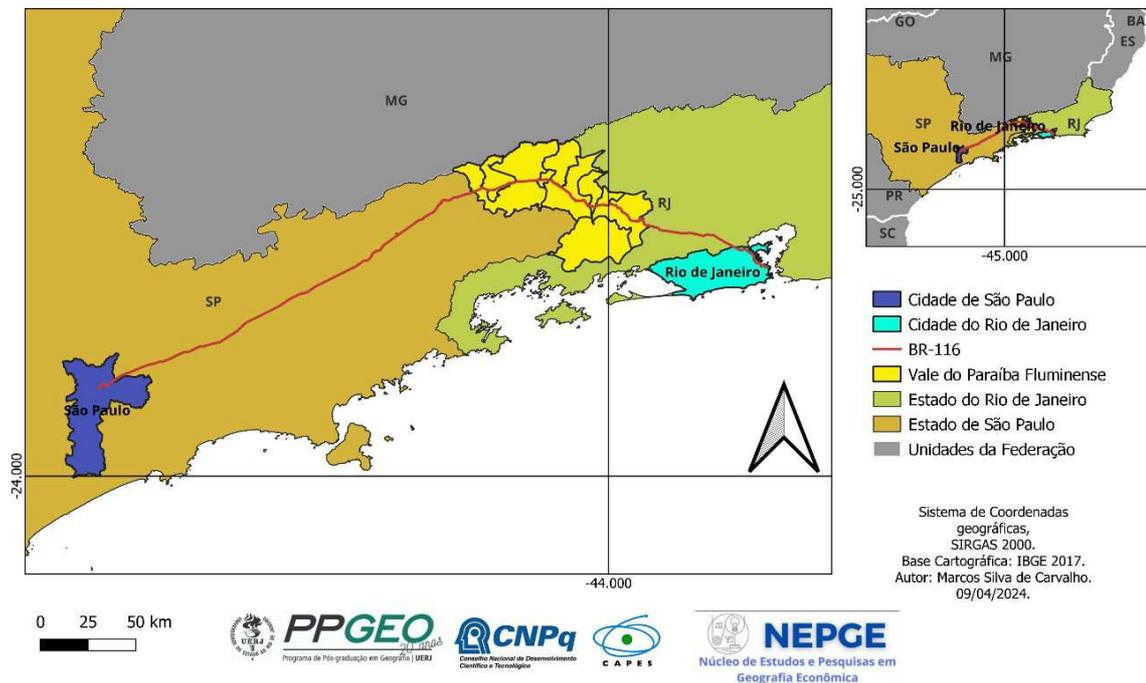
Fonte: Wikipedia, 2024.

Cortando a região a partir do ramal de São Paulo, tendo como principal influência o traçado que passava por dentro das instalações da Companhia, demonstrando a integração de um modal antigo na região que possuía laços com a produção extrativa de café, mas que se ressignificou a partir dos novos parâmetros industriais.

Outro meio de consumo coletivo muito importante e que influenciou na instalação da Companhia foi a rodovia Presidente Dutra (BR-116), representada na figura 17 abaixo. Sua maior importância deve-se ao fato da escolha do modal rodoviário como o principal meio de circulação de pessoas e de capital no Brasil.

Figura 17 – Traçado Rodovia Presidente Dutra

## Mapa de Localização BR-116 (Via Dutra).



Fonte: CCR Rio-SP, 2024.

Historicamente existia um fluxo entre as duas maiores cidades do país, porém não existia uma materialidade em termos de infraestrutura para dar suporte a esse movimento. A rodovia BR-116, construída pelo presidente Dutra, se materializou em 1940.

A primeira ligação rodoviária asfaltada entre as cidades de Rio de Janeiro e São Paulo foi aberta pelo governo do então presidente Washington Luís e inaugurada a 5 de maio de 1928, com o nome de “Rio-São Paulo”.

Em 1938, foi inaugurado, na rodovia, o monumento rodoviário atualmente conhecido como Monumento Rodoviário da Rodovia Presidente Dutra.

Trecho em Volta Redonda-RJ. No final da década de 1940, a industrialização e a necessidade de uma ligação viária mais segura e eficaz entre as duas maiores cidades brasileiras levaram à construção da atual Via Dutra, inaugurada em 19 de janeiro de 1951 pelo presidente Eurico Gaspar Dutra. Com a inauguração da nova estrada, a antiga estrada Rio-São Paulo deixou de ser utilizada, exceto em dois trechos, que formam as atuais rodovias BR-465 e RJ-139. (RODOVIA, 2024).

Baseada nessa construção, foi projetada a rodovia Presidente Dutra, que geraria uma estrutura com promoção de integração produtiva favorável à produção industrial, potencializando, do ponto de vista econômico, a região. Associada à lógica dos fluxos em uma economia que busca a rapidez, a rodovia foi aos poucos se constituindo como uma condição geral de produção em uma região que já tinha uma função de passagem, dada sua situação geográfica entre duas cidades muito importantes do país.

A associação e a necessidade acompanhada dos dois estabelecimentos que vieram para o Vale do Paraíba Fluminense fizeram da região um polo atrativo aos investimentos do Estado brasileiro, principalmente pela magnitude e importância na estrutura produtiva do Brasil. O Vale do Paraíba como um todo, incluindo a região do vale que passa pelo estado de São Paulo, recebendo a instalação da Empresa Brasileira de Aeronaves (EMBRAER), Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), possui centralidade nos investimentos feitos no país com essa magnitude.

Na década de 1960, ocorrem obras de duplicação da rodovia, como resultado do aumento da produção industrial dos estabelecimentos que já estavam instalados e da chegada dos novos investimentos. A rodovia, que foi construída com o intuito de ligar as duas maiores cidades do país, foi se confirmando como a que mais movimentava mercadorias e capital no país.

Conseqüentemente, os investimentos industriais foram atraídos para a proximidade da via. A maioria das indústrias tem acesso privilegiado à via, em poucos minutos, como resultado de um país que escolheu as rodovias como modal. A CSN, como investimento mais antigo, foi privilegiada pela facilidade de acesso à ferrovia.

Outro aspecto muito presente e que contribuiu para a coesão regional a partir da CSN foram as políticas da companhia de criação de estruturas para convivência, como clubes e o estádio do trabalhador, que também serviam como estruturas para cuidados básicos de saúde e faziam parte da parceria entre prefeitura e a companhia. Isso fazia parte da busca pelo modelo de uma cidade industrial no Brasil.

Algo que colocou em xeque e começou a ruir essa lógica de associação entre a estrutura pública municipal e a companhia foi a perda da importância do Estado do Rio de Janeiro, associada à instalação de outras empresas do mesmo ramo em outros estados, como a Cosipa (Companhia Siderúrgica Paulista) no Estado de São Paulo e a Usiminas (Usina Siderúrgica de Minas Gerais). A estagnação tecnológica na forma de produzir, associada à ampliação da disputa no mercado interno, fez da CSN uma empresa que estagnou sua produção.

Oliveira (2006, p. 86) retrata esse processo:

Mas, já no final da década de 1950, a C.S.N. viveu um momento de estagnação, causado inicialmente pela queda na taxa de produtividade e envelhecimento da tecnologia da usina, mas principalmente por causa do impacto do surgimento de siderúrgicas concorrentes, como a Usiminas e a Cosipa (MOREIRA, 2003, p. 148), respectivamente em 1963 e 1964. Contudo, foi com o Golpe Militar de 1964 que resultou a implementação de um longo período de ditadura no país, que modificou profundamente a relação vigente entre cidade e usina.

A importância da força produtiva da Companhia fez com que o município de Volta Redonda fosse um dos que mais atraísse os olhares da ditadura, trazendo para o município um grande número de forças repressivas. Segundo Gandra (2017, p. 1), "as ações repressivas foram executadas pelo Exército, Polícia Militar, Polícia Federal, Polícia Civil e Assessoria de Segurança e Informações da CSN (ASI)", que integravam a estrutura municipal à estrutura da ditadura.

## 2.2 Esgotamento do modelo produtivo, a luta entre militares e trabalhadores

A mudança de forma na relação entre força produtiva, companhia e cidade chega com a ditadura cívico militar, segundo Fontes (2006, p. 250):

Outro elemento fundamental que deve ser levado em conta para se entender as mudanças promovidas pela CSN foi o golpe militar de março de 1964. O golpe representou uma profunda derrota da classe operária e criou condições para o estabelecimento de um novo tipo de aliança entre a burguesia nacional, unificada em torno dos militares, e o capitalismo internacional. Rompia-se, assim, o pacto social instaurado pelos governos populistas, vigentes até aquele momento.

A cidade de Volta Redonda, por ser considerada área de segurança nacional, recebia atenção redobrada durante o período de maior repressão da ditadura militar, tendo ao seu redor cinturão de segurança, como observado por Gandra (2017, p. 5):

Volta Redonda era Área de Segurança Nacional, sob o argumento de que a siderurgia era estratégica para o país, e nem prefeito esta população podia eleger. A presença e tutela militar não se davam apenas pela proximidade com a cidade de Resende, sede da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN). Em Barra Mansa, cidade vizinha, foi instalado um Batalhão do Exército, para "segurança nacional", e vários oficiais ganhavam casas da CSN para residirem em Volta Redonda, para "estreitarem" os laços com a chefia.

Enquanto o regime militar endurecia suas formas de repressão, principalmente ao forte sindicato ligado à CSN, gerava no município um clima de tensão que impactava na política social praticada pela empresa, uma vez que a diretoria da mesma era indicada pelo regime. O adensamento dos movimentos feitos pela ditadura no município teve como base o fimda relação entre CSN e prefeitura de Volta Redonda, a repressão ao movimento sindical e, principalmente, o impacto da política de redução salarial sobre a sociedade do município.

O fator social da indústria aos poucos foi perdendo seu caráter de sociabilidade propiciada pela empresa. As greves foram tendo uma resposta pelas forças militares cada vez mais desproporcionais, como colocado por Vasconcelos.

As perdas salariais e as péssimas condições de trabalho geraram o movimento operário oposicionista dentro do sindicato dos metalúrgicos. E em 1984 ocorreu a primeira greve por parte dos operários da CSN reivindicando reajustes salariais. A notícia da greve foi veiculada nacionalmente, a força sindical da greve mobilizou toda sociedade, levando a consciência da classe grevista e das necessidades e precariedades do trabalho. Dessa forma, a greve em meio à ditadura militar simbolizava, mesmo que inconscientemente, que a opressão sentida pela sociedade estava chegando ao fim devido a 97 mobilização. Porém, com a eminência da entrada das forças militares dentro da usina - onde estavam quase quarenta mil trabalhadores, em uma “greve de ocupação” – optaram pelo fim da greve. Essa passagem marcou o momento histórico que vivia o país, em meio ao afrouxamento das políticas industriais e políticas de bem-estar e o início das transformações políticas e econômicas advindas com o neoliberalismo. Nesse sentido, toda a região sentiu a pressão política que existia em torno da CSN. (VASCONCELOS, 2016, p. 96-97).

O confronto entre o operariado regional e os representantes da ditadura gerou um clima hostil na cidade. A ocupação da indústria pelas forças militares marcou o fim da valorização e da liberdade dos operários, que faziam parte da lógica e das expectativas da indústria, que se mostrava como um marco positivo para a construção de uma nova sociedade ou de um Brasil que poderia surgir.

Figura 18 – Tanques posicionados na greve de 1989



Fonte: Acervo O Globo, 2024.

O endurecimento das políticas repressivas não ocorreu apenas na região, mas em todo o Brasil. No entanto, o Vale do Paraíba Fluminense, devido à presença da CSN e do Centro

de Formação dos Oficiais do Exército (AMAN), recebeu uma atenção especial da cúpula do comando da ditadura durante seus anos mais repressivos.

Assim, a cidade passou a ser palco de novas políticas que deixavam de lado a lógica de troca entre a CSN e o município, transformando-se, aos poucos, em um novo modelo que foi imposto aos trabalhadores. Já não existiam mais os investimentos na cidade da mesma forma que antes, conforme Oliveira (2006, p. 87-88).

O grande marco desta nova etapa é a ruptura da gestão associada entre a C.S.N. e a Prefeitura da cidade de Volta Redonda, que pode ser simbolizada com a entrega do patrimônio urbano de uso coletivo pertencente a empresa (ruas, praças e serviços) à administração municipal. Além disso, foram efetuadas profundas mudanças no fornecimento de moradias para os trabalhadores da usina, que envolveu a criação de uma subsidiária – a Imobiliária Santa Cecília (CECISA)<sup>45</sup> – agora responsável pela negociação dos imóveis residenciais e pela política habitacional da empresa (PIQUET, 1998, p. 74). O resultado desta medida foi a elitização de antigos bairros operários de alto padrão, devido à impossibilidade financeira dos trabalhadores adquirirem suas residências, outrora financiadas em valores coerentes com os seus ganhos salariais. Ao mesmo tempo, a empresa adotou um novo estilo de conjuntos habitacionais, de baixa qualidade e distante da usina. Com estas medidas, a prefeitura municipal tornou-se inepta para a gestão de seu agora multiplicado patrimônio urbano<sup>46</sup> (PIQUET, 1998, p. 75).

Deixando desta forma de lado o projeto da cidade industrial que surgiu junto com a formação da companhia no município de Volta Redonda, durante este período organizou-se o movimento para a privatização da planta industrial da Companhia Siderúrgica Nacional. Comomencionado por Batista (2016, p. 144):

Porém, foi a partir do final da década de 1980 que as relações da CSN com o território viram-se totalmente alteradas, diante de uma nova política industrial adotada pelo Brasil e de novas relações produtivas que se travaram na escala global. O Estado retirou-se progressivamente da esfera da produção a partir da série de privatizações do início da década de 1990. A CSN foi privatizada em 2 de abril de 1993 e o capital privado introduziu uma nova fase de relações capital-trabalho e produção-território. À implementação da estratégia de desestatização das empresas públicas, somaram-se a abertura do mercado nacional à concorrência externa, as mudanças tecnológicas na estrutura produtiva, as mudanças na estratégia organizacional da Companhia e as alterações na lógica institucional.

O cenário de disputas regionais foi sendo moldado a partir das novas formulações do Estado brasileiro, que passou a adotar políticas de cunho neoliberal. Os meios de consumo coletivo tornaram-se atrativos para as políticas de isenção de impostos implementadas na região.

Com esse cenário de mudanças, nas políticas nacionais, na economia e a utilização das “normas” internacionais – Consenso de Washington - deu-se início a uma nova fase 101 industrial. Embora os primeiros anos tenham sido difíceis para a população, principalmente em Volta Redonda, pelo aumento do desemprego, fim de

benefícios, subempregos e piora na qualidade de vida. Outras cidades começam a se despontar como possíveis acolhedoras de novas plantas industriais. O município de Resende, depois da autonomia adquirida pela CF/88 se lança na “competição” com outras cidades para abrigar empresas multinacionais. Não que a CSN tivesse perdido todo seu valor, porém, não tinha a grandeza de outrora do modelo Varguista. O Estado passou a desempenhar um novo papel, como mediador, protetor, auxiliador de políticas voltadas ao setor privado. Nessa nova fase, com o foco nas cidades a abertura comercial favoreceria a entrada de novas indústrias, com os municípios e estados à frente das negociações. Esse novo momento no setor industrial traria novas possibilidades a região (VASCONCELOS, 2016, p. 100-101).

A centralidade produtiva regional, que anteriormente se localizava em Resende, centro produtivo de café, foi transferida para Volta Redonda com a chegada da CSN, que passou a exercer a centralidade do capital na estrutura regional. No entanto, com a privatização da companhia, essa centralidade passou por uma significativa mudança.

A privatização da CSN, decidida em 5 de abril de 1993, trouxe consigo diversas alterações na política da empresa. A empresa que realizou a compra foi a American Depositary Receipts, se comprometendo a modernização, expansão e internacionalização. Essas mudanças tiveram um impacto direto na relação entre a CSN e o município, especialmente na infraestrutura e no desenvolvimento urbano da região. Áreas anteriormente desenvolvidas em torno da CSN tornaram-se obsoletas e abandonadas, como exemplificado pelo prédio abandonado ao lado da CSN, evidenciando os efeitos da privatização na cidade.

No escopo dessas mudanças, a força exercida pela chegada das grandes montadoras internacionais, a partir do final do século XX, em Resende, foi aos poucos refazendo a centralidade do capital regional no município. A concentração de forças produtivas e do capital em Resende foi um reflexo dessas mudanças. Além disso, a questão da segurança propiciada pela forte presença militar gerada pela AMAN também se destacou como um aspecto relevante para este novo momento. Essas questões serão apresentadas e discutidas no próximo capítulo.

### **3 A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA ASSOCIADA A POLÍTICA FISCAL: O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE A PARTIR DOS ANOS 1990**

Neste capítulo, o intuito é analisar e evidenciar de que forma ocorre o processo de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense, onde, após a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional, a indústria na região começou a se organizar de uma nova forma, produzindo uma reestruturação territorial.

A estrutura antiga dos fluxos proporcionada pela Via Dutra (BR-116) começa a se tornar predominante e já não disputa mais tantos fluxos com a Ferrovia Central do Brasil, que passa a ser utilizada exclusivamente pela Companhia Siderúrgica Nacional. O novo padrão das indústrias na região passa a ser a atração de investimentos externos ao mercado nacional, motivados por uma combinação de isenção de impostos tanto na esfera municipal quanto estadual, vantagem locacional gerada principalmente pela situação geográfica da região e, mais importante, pela estruturação da força de trabalho realizada pela CSN.

Esse ambiente na região construiu socialmente um polo de produção metalmeccânico, focado na produção de automóveis, onde surge uma lógica espacial de grandes montadoras e, no entorno, outras empresas colaboradoras responsáveis por parcelas do processo de produção. No Vale do Paraíba Fluminense, durante a década de 1990, concomitante à chegada das montadoras, ocorreu uma onda de movimentos emancipatórios. Distritos que possuíam uma construção local para a atração da indústria se movimentaram em busca de emancipação. Esse foi o caso, por exemplo, de Itatiaia e Porto Real.

Este momento de reestruturação produtiva do Vale do Paraíba Fluminense está inserido em um novo período da estrutura produtiva do estado do Rio de Janeiro. De forma geral, o Rio de Janeiro vem enfrentando questões relacionadas à perda de estabelecimentos na indústria, e a reestruturação da região do Vale do Paraíba demonstra um novo caminho para o estado.

O tema do “esvaziamento econômico” se justifica pela perda de estabelecimentos industriais para outros estados que praticavam as leis de isenção fiscal antes do estado do Rio de Janeiro, mas principalmente pela falta de integração territorial no estado, que possui várias regiões produtivas desconexas entre si. É nesse contexto de disparidades econômicas e espaciais e de importância relativa do estado do Rio de Janeiro na estrutura produtiva

nacional que o estado e os municípios fluminenses se inserem na disputa pela atração de capitais produtivos.

A política de atração de empresas via FUNDES, uma legislação de 1997, proporcionava incentivos fiscais às empresas e financiava as obras que estruturavam os investimentos. O Vale do Paraíba Fluminense foi reforçado pelas políticas municipais de estímulo à instalação de capitais produtivos e pelas redes técnicas do passado, como, por exemplo, a Via Dutra (BR- 116).

Nesse contexto, as vias de circulação (Dutra, ferrovias e infovias) permitem a aceleração de fluxos materiais e imateriais, conferindo certa vantagem locacional aos municípios da região. Essas condições são complementadas por um ambiente propício à geração de tecnologia e pesquisa, com a presença de importantes universidades na região, como a UFF, UERJ e UFRRJ, além de instituições privadas.

O processo de chegada das indústrias e a transformação regional ocorreu gradualmente, afetando os nove municípios da região, e deixou de ser algo concentrado apenas em Resende, Volta Redonda e Barra Mansa. A disseminação da indústria diminuiu a centralidade dos três maiores municípios da região.

A instalação de estabelecimentos industriais em alguns municípios do Médio Vale do Paraíba responde, portanto, a um conjunto de incentivos fiscais (estaduais e municipais) e às condições gerais de produção material e imaterial existentes, como rodovias e portos que facilitam a velocidade dos fluxos, juntamente com uma rede de formação intelectual (universitária e técnica) e a construção de tecnopolos que atraem cada vez mais estabelecimentos produtivos.

Esses fatores, associados à situação geográfica dessa região fluminense, a tornam um lócus de instalação de capitais globais da indústria metalmecânica. É nesse contexto que, neste capítulo, analisamos os municípios já destacados no Vale do Paraíba Fluminense, buscando compreender a estrutura territorial recente à luz das transformações, principalmente em relação à reestruturação produtiva que ocorreu no Vale do Paraíba Fluminense a partir de 1993 até os dias de hoje.

O recorte temporal deste capítulo começa no ano de privatização da CSN, em 1993, que marca a mudança na forma de atração de investimentos produtivos, tanto nos municípios quanto no estado do Rio de Janeiro, que buscam se inserir num momento de abertura do mercado brasileiro a grandes investimentos externos.

Para essa discussão, o capítulo foi dividido em três partes. Na primeira parte,

buscamos retratar o período entre 1993 e 1999, demonstrando o processo de transição entre a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional e a chegada das montadoras à região, em associação com a política de atração de investimentos do estado do Rio de Janeiro.

O segundo momento aborda a chegada das grandes montadoras e a predominância desse tipo de atividade na região, marcando também o debate e estímulo aos incentivos fiscais promovidos pelos municípios entre os anos 2000 e 2009. Por fim, o terceiro momento cobre os anos de 2010 a 2021, com o objetivo de demonstrar a importância da política de atração dos municípios na potencialização da estrutura produtiva regional.

### **3.1 A mudança do paradigma industrial brasileiro a partir das privatizações e abertura econômica: o início da reestruturação produtiva do Vale do Paraíba Fluminense**

Desde a reunificação entre a antiga capital federal e o estado da Guanabara, o estado do Rio de Janeiro passou por momentos complicados, especialmente relacionados à sua reorganização econômica, que precisava superar a falta de integração do território. Em linhas gerais, podemos dizer que a concentração produtiva do estado estava em sua região metropolitana, onde se localiza a capital estadual, que funcionava de forma autossuficiente, enquanto o interior tinha pouca relação com essa estrutura.

Essa falta de integração gerou um debate sobre o esvaziamento econômico do estado do Rio de Janeiro. A concentração industrial na antiga capital federal não produziu uma capilaridade da indústria, o que impediu a dinamização de toda a complexidade industrial necessária para um estado.

Entre os anos 1980 e meados dos anos 1990, a economia fluminense conheceu longa e complexa crise econômica, a indústria apresentou baixa competitividade - acentuada quando comparada com o estado de São Paulo -, houve uma redução dos gastos públicos do governo federal no estado e um incremento dos conflitos de cunho federativo entre o governo estadual e federal (Natal, 2004, p. 76). Com isso, emergiram os discursos de esvaziamento da economia fluminense (Limonad, 2004). Sob os auspícios de solução dos problemas via mercado, o prefeito do Rio de Janeiro César Maia (1993-1996) e o governo do ERJ Marcelo Alencar (1995-1998) levaram a cabo iniciativas de intervenções urbanísticas e criação de arranjos normativos visando à atração de capitais privados, inserindo o ERJ efetivamente na guerra fiscal. (SANTOS, 2019, p. 8-9).

O desenvolvimento desigual das regiões produtivas no estado deixou marcas históricas que precisavam ser superadas. Um fator que agravou essa desigualdade estadual foi a migração das unidades produtivas para outros estados do país, deixando o Rio de Janeiro desintegrado em sua força produtiva e sem capacidade de se inserir nas novas formas de atração de investimentos. Parte disso pode ser observado durante o período de abertura econômica do país, quando as unidades da federação, principalmente no Sudeste com foco em São Paulo, utilizaram a isenção fiscal como forma de atrair investimentos.

Nesta década, o estado do Rio de Janeiro viu sua relevância industrial diminuir, especialmente em comparação com os outros estados da região Sudeste, conforme apresentada na tabela 7:

Tabela 7 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação entre os anos 1990 e 1994 na região sudeste.

<b>Unidades da Federação</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
Rio de Janeiro	19.291	18.819	16.718	16.025	15.091
São Paulo	72.328	72.612	68.919	67.429	70.905
Espírito Santo	3.348	3.510	3.390	3.400	3.355
Minas Gerais	23.029	23.479	22.699	21.888	21.235
<b>Média da Região Sudeste</b>	<b>29.499</b>	<b>29.604</b>	<b>27.931</b>	<b>27.185</b>	<b>27.646</b>

Fonte: RAIS/CAGED, 2024.

A tabela 7 representa o número de estabelecimentos da indústria de transformação no início da década de 1990 até o ano de 1994, um ano após a privatização da CSN, apresentando também a média de estabelecimentos na região Sudeste. O estado do Rio de Janeiro apresentou uma queda constante no número de estabelecimentos desde o primeiro até o último ano do recorte, assim como os outros estados apresentados, porém, foi o único que não apresentou um momento de recuperação nesse intervalo.

Esse momento de recuperação e contenção das quedas está relacionado ao início das políticas de isenção de impostos que foram implementadas em outros estados do Brasil, que buscaram se inserir na competição por esses investimentos por meio dessa ação política. Esse movimento foi motivado pela nova Constituição Federal de 1988, que abriu oportunidades a partir de um novo arranjo federativo para essa disputa.

O processo descrito no período pós-Constituição se acentuou e criou no Brasil uma disputa interestadual que ficou conhecida como "guerra fiscal", como também caracterizado por Santos (2019):

Nos anos 1990, aumentaram as disputas entre Estados pela atração dos investimentos, graças à convergência de dois processos: 1) descentralização de

tributos e transferência de responsabilidades partir da Constituição de 1988; 2) maior abertura da economia brasileira ao capital internacional, por meio do dismantelamento de arranjos normativos de proteção do mercado interno, privatização concessão de serviços públicos e aumento dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IED). (SANTOS, 2019, p. 4).

A abertura para esses investimentos foi tirando espaço da antiga estrutura que se baseava em uma lógica de mercado nacional centrada principalmente nas antigas "indústrias de base" que moldavam a produção nacional. A partir dos anos 1990, o mercado interno foi amplamente aberto à chegada de capitais estrangeiros de diversas naturezas, no contexto do governo Fernando Collor de Mello.

As indústrias que chegam motivadas por essas políticas de isenção, especialmente as que se instalam no Vale do Paraíba Fluminense, veem no território brasileiro uma oportunidade de se estabelecer e aproveitar as ótimas condições proporcionadas pela isenção de impostos, pela falta de uma consciência sindical forte e por uma estrutura social muito conflituosa entre seus pares, gerando assim a chance de um estímulo a um ambiente competitivo entre eles. A responsabilidade pela atração dos investimentos fica nas mãos dos estados brasileiros, que começam a fazer de tudo para se tornarem atrativos para esses investimentos.

O estado do Rio de Janeiro se vê obrigado a entrar nessa disputa com a descoberta da Bacia de Campos, que necessitava de uma política efetiva de atração de estabelecimentos industriais. Dessa forma, a governança do estado criou o FUNDES, que tinha como principal meta a atração de investimentos estruturantes para o território fluminense. Segundo o decreto 22.921 de 10 de janeiro de 1997:

Art. 1º O Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social FUNDES, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 08, de 15 de março de 1975, tem por objetivo a destinação de recursos a órgãos e entidades de direito público e privado para custear, total ou parcialmente, obras de infraestrutura e de interesse público, bem como programas e projetos considerados prioritários para o desenvolvimento econômico e social do Estado, implementados, dentre outras (RIO DE JANEIRO, 1997).

Essa nova formulação decorre de uma concepção política de que a estratégia de industrialização deve ser desenhada com base nas construções sociais e locais do ambiente que se insere na disputa pela atração de investimentos, como observado por Oliveira (2008):

As regiões, nesta concepção, adquirem uma espécie de autonomia em que seu "desenvolvimento" depende das condições de que dispõem para se "oferecerem" no mercado enquanto espaço privilegiado para a localização das firmas disputando a localização das empresas. (p. 124)

O fator competitivo trazido por essa nova política estadual cria novas possibilidades, dinamiza a produção de petróleo na Bacia de Campos e amplia os novos investimentos industriais em direção ao Vale do Paraíba Fluminense. O mecanismo de isenção instalado era, segundo Melo (2008):

O Fundes, regulamentado em 1997, passou a ser o principal instrumento de apoio à política de atração de investimentos produtivos para o Estado do Rio de Janeiro. Trata-se de um mecanismo de diferimento do ICMS sobre o incremento da produção nos primeiros anos de atividade da empresa no território fluminense. Com esse instrumento, a Codin desenhou e implementou diversos programas, com base nas premissas de confiabilidade jurídica, versatilidade, facilidade de operacionalização e visibilidade. O regulamento do Fundes rege que os recursos “poderão ser destinados às entidades interessadas em se estabelecer comercialmente ou expandir seus investimentos no Estado do Rio de Janeiro, cujas atividades possam contribuir para o desenvolvimento econômico, social e tecnológico, gerando novos empregos e divisas para o estado”. (p. 81).

O novo decreto criava, assim, possibilidades de expansão e facilitação para novos investimentos. Como o principal intuito do FUNDES se baseava em investimentos estruturantes, o caminho percorrido foi a concessão de benefícios para a construção de distritos industriais em pequenas cidades, porém em regiões que já apresentavam alguma concentração espacial da indústria.

A concentração industrial para os novos investimentos, fora da região metropolitana, beneficiou outras duas regiões que possuíam relevância econômica: o norte fluminense, especialmente por conta da cadeia produtiva do petróleo, e o polo metalmeccânico que foi socialmente construído no entorno da Companhia Siderúrgica Nacional no sul do estado, no Vale do Paraíba Fluminense.

O norte do estado, após a descoberta da Bacia de Campos, teve sua realidade transformada pela produção extrativa de petróleo, forçando o Estado a investir em uma estrutura produtiva e na formação da força de trabalho.

No caso do Vale do Paraíba Fluminense, os incentivos reestruturaram produtivamente a região, a partir do declínio da força da CSN e do crescimento de grandes montadoras de automóveis. Assim, surgiu uma nova industrialização organizada em torno de uma produção ligada aos estabelecimentos do setor metalmeccânico.

O padrão dos investimentos ligados à política do FUNDES tem o potencial de estruturar uma cadeia produtiva ao seu entorno; no entanto, um ponto desfavorável é a predominância de investimentos realizados por capital estrangeiro, com pouca participação de investidores nacionais. A nova perspectiva trazida pela política de atração de investimentos no estado do Rio de Janeiro, segundo Cabral e Chacur (2006), demonstra

como essa política significou uma nova possibilidade para o Rio de Janeiro, que buscava se integrar produtivamente desde o lançamento da política.

A regulamentação do Fundes em 1997 e, mais recentemente, o movimento de incentivos fiscais do Estado do Rio de Janeiro, somando o esforço de estancamento da perda de projetos para outros estados e de atração de novos investimentos, foram responsáveis diretos pela agregação à produção industrial do Estado do Rio de Janeiro de cerca de 0,5 % por ano do valor da transformação industrial brasileira (RIOINDÚSTRIA, 2006, p. 14).

A situação industrial do estado passou a sofrer transformações que são geograficamente desconexas, onde a produção de uma região não dialoga com a de outra, mesmo estando dentro da mesma escala estadual.

### **3.2 O Vale do Paraíba, sua situação geográfica como fator determinante para a potencialidade da atração das grandes montadoras ao redor da Via Dutra**

A reestruturação produtiva que ocorre no Vale do Paraíba Fluminense acontece, sobretudo, pela atração do capital que se aloca na região devido às possibilidades proporcionadas pela situação geográfica da região, como observado por Oliveira (2008):

O crescimento econômico fluminense, portanto, não é distribuído igualmente em todo o território. É mais intenso e evidente onde a economia se consolida sob bases industriais reestruturadas ou impulsionadas a partir da nova conjuntura econômica mundial. Isso significa que, dentre as áreas mais industrializadas, as que absorvem e ampliam suas relações com as atividades produtivas globalizadas são as que influenciam mais diretamente o novo dinamismo econômico e territorial. Particularmente no território do estado do Rio de Janeiro, isso se evidencia nas mudanças ocorridas no norte fluminense, no médio Vale do Paraíba e, mais recentemente, no espaço metropolitano. (p. 47).

Assim, há uma relação entre a industrialização do Vale do Paraíba e o conceito de “situação geográfica”, reelaborado por Silveira (1999):

A área de ocorrência pode ser assimilada à ideia de situação e a técnica permite identificar e classificar os elementos que constroem as situações. É a ordem, sempre diversa, com que os objetos técnicos e as formas de organização chegam a cada lugar e nele criam um arranjo singular, que define as situações, permitindo entender as tendências e as singularidades do espaço geográfico. Porque são inter-relacionados e interdependentes, os eventos participam das situações. (p. 25)

O arranjo singular construído regionalmente potencializou a industrialização nessa

região do estado do Rio de Janeiro. A atração de investimentos, baseada de um lado na política de isenção fiscal e por outro na situação geográfica favorável da região, encontra no Vale do Paraíba Fluminense, a partir de seus meios de consumo coletivo historicamente constituídos, potencialidades que permitem a redução da incerteza dos investimentos por parte do capital produtivo.

A expansão da política de atração de investimentos na região do Vale do Paraíba Fluminense foi inserida na política do FUNDES com o intuito de reestruturar a força produtiva deixada pela CSN em direção à constituição de uma nova lógica produtiva voltada para o polometalmecânico.

Demonstra-se, assim, a associação entre os dois processos: o primeiro relacionado à estrutura produtiva da CSN e o outro ligado à nova estrutura produtiva das indústrias do setor metalmeccânico. Há, nesse sentido, um reforço da centralidade da força produtiva regional que se inicia com a siderurgia e se reconstrói a partir do setor metalmeccânico.

Com a privatização da CSN em 1993 e a consequente diminuição nos investimentos regionais ligados à siderurgia, incluindo a formação da força de trabalho, a região do Vale do Paraíba caminhou em direção a um novo momento industrial. No entanto, os meios de consumo coletivos já constituídos continuaram sendo fundamentais para o novo processo de industrialização. É nesse sentido que consideramos que o conceito de situação geográfica corrobora com a análise da reestruturação produtiva da região.

Assim como evidenciado no debate sobre situação geográfica por Silveira (1999):

E essas contradições desenvolvem-se sobre heranças materiais e heranças organizacionais (que são também normativas), funcionando graças a formas técnicas e sociais. A situação é um cenário para as novas formas de produção e de vida, para as novas ações e para a implantação de novos objetos, respondendo a novas racionalidades, a novas intencionalidades, a novos futuros. Ela é feita de tempos que serão formas, condicionando, então, os eventos e acolhendo possibilidades. (p. 26)

A rodovia Presidente Dutra (BR-116) assumiu uma função de liderança e direção nesse momento, pois passou a ser a força atrativa para as montadoras. A região contava com estabelecimentos produtivos que apareciam como possibilidade de ampliação de atividades econômicas para o futuro. Com a privatização da CSN, Volta Redonda perde, em certo sentido, a centralidade na região, como evidenciado por Oliveira (2008, p. 189):

A implantação dos novos segmentos industriais na região, logo em seguida, parece apresentar-se como a realização progressiva de um projeto, não totalmente explícito quanto aos sujeitos e as finalidades, mas certamente confirmador da tendência antes sinalizada. A política fiscal instruída pelo estado e as isenções

municipais influíram na atração desses novos segmentos, representados por empresas como : indústria de pneus Michelin, que já estava instalada em Resende para a produção de aramados, e agora constrói uma nova fábrica em Itatiaia, para a produção de pneus para automóveis e caminhões; Industrias Químicas Cerâmide, americana, em Resende; Industria de Vidros Gardien, americana; também em Porto Real; Cerâmica Unistein, indústria de artefatos de cimento, localizada em Resende etc.

Junto com esse novo momento, as grandes montadoras de automóveis internacionais passaram a chegar e transformar não só a estrutura produtiva, que passou a ser dispersa pelos municípios da região, mas também a estrutura urbana situada ao sul do estado do Rio de Janeiro. A chegada da empresa alemã Volkswagen em 1996 foi um novo marco na região e representou a nova estrutura produtiva regional, sendo importante até mesmo para o novo momento brasileiro, já que contou com a presença do presidente Fernando Henrique Cardoso.

Segundo Vasconcellos (2016), a instalação na região está associada aos seguintes motivos:

Em 1996, a fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen (VW) foi instalada na cidade de Resende, de acordo com Ramalho & Santana (2006) dentre os vários fatores que colaboraram para que a empresa se instalasse na região, um dos principais pontos se deveu a posição estratégica geográfica, próxima aos principais polos produtores e consumidores do país, acessível também ao mercado sul-americano, além de não se distanciar da zona industrial do ABC paulista. (p. 108).

A chegada dessa empresa foi palco de um dos efeitos da nova estrutura produtiva regional, promovendo uma reestruturação urbana a partir das emancipações de diversos municípios. Certamente o caso mais emblemático foi a emancipação de Porto Real do município de Resende, como demonstrado por Vasconcellos (2006):

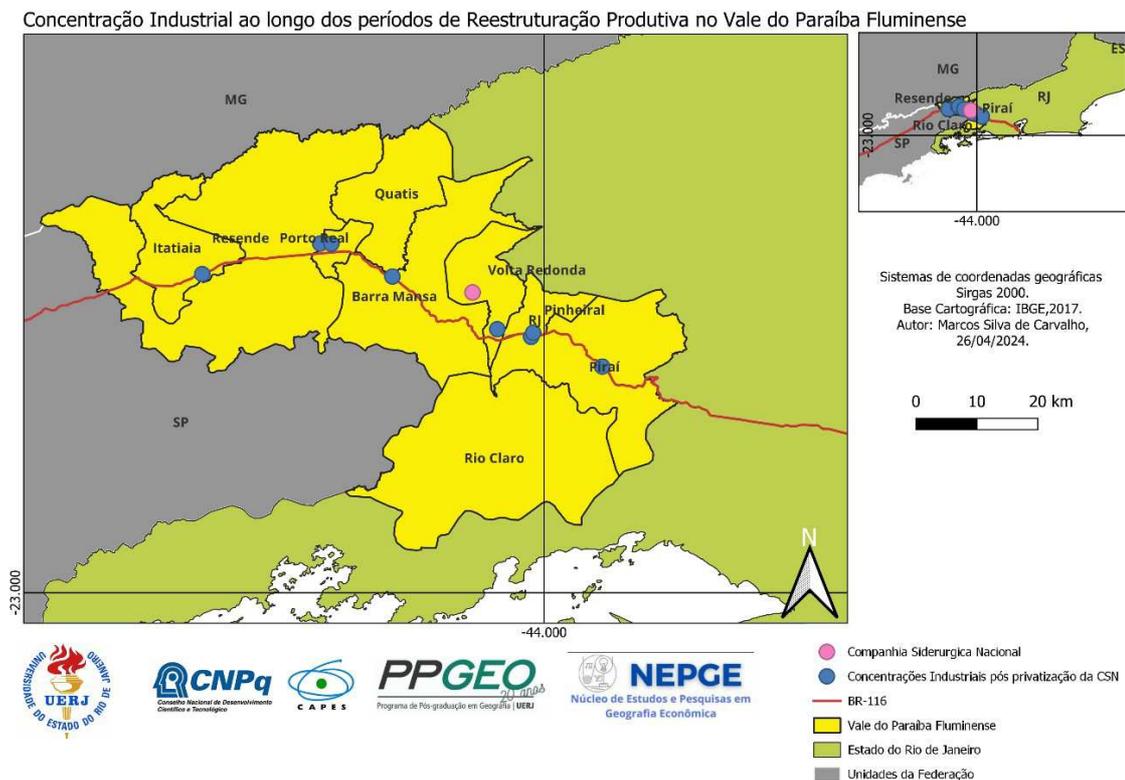
Um dos fatos mais marcantes do período, de acordo com Ramalho & Santana (2006), se refere à disputa territorial do período ocorrida pela implantação da VW. A fábrica seria alocada em terrenos que pertenciam a Porto Real (que, até então, ainda era distrito da cidade de Resende). A luta pela emancipação abriu espaço para barganhar a localização da planta da VW. Por fim, a multinacional foi estabelecida no território pertencente a Resende e Porto Real conseguiu sua emancipação. (p. 109). O processo emancipatório que tomou conta da região também fez com que o poder público dos municípios, aos poucos, buscasse mecanismos para atrair as concentrações industriais aos seus territórios, tornando assim a região competitiva através de leis de isenções municipais. Após esse primeiro momento, uma segunda grande montadora chegou à região, a PSA Peugeot-Citroën, que se instalou em Porto Real, como descrito por Oliveira (2008):

A Peugeot-Citroen, que gera mais de dois mil empregos diretos, foi a segunda empresa automobilística na região, instalando-se em no município de Porto Real. É

uma indústria que produz a maior parte dos componentes do veículo em suas instalações e conta com um moderno sistema tecnológico, com oito robôs na linha de montagem da estrutura do veículo. Além disso, essa empresa, diferentemente da Volkswagen, trouxe para junto de suas instalações cinco empresas que fornecem equipamentos para seus veículos, criando um “distrito industrial” onde estas firmas se localizam. (p. 191)

Uma das principais marcas da reestruturação produtiva foi o sentido locacional das grandes montadoras. A rodovia Presidente Dutra (BR-116), juntamente com a associação aos três pilares - a situação geográfica, a política de isenção municipal e estadual, e os meios de consumo coletivos - explicam a nova estrutura produtiva do Vale do Paraíba Fluminense, conforme demonstrado na figura 19.

Figura 19 – Localização das concentrações industriais ao longo dos momentos de reestruturação produtiva no Vale do Paraíba Fluminense



Fonte: O autor, 2024.

A figura 19 demonstra onde se concentra a força produtiva nos dois momentos pré-estabelecidos como de reestruturação produtiva: o primeiro destacado em rosa, tendo como centro a Companhia Siderúrgica Nacional como polo de atração e sua relação com o centro da cidade de Volta Redonda. Em azul, destaca-se o segundo momento evidenciado pelas grandes montadoras de automóveis que se dispersaram regionalmente, alcançando 7 dos 9 municípios da região. Todos os 7 têm como característica em comum o fácil acesso à Dutra, o

grande meio de consumo coletivo presente na região, que permite facilidade e rapidez dos fluxos produtivos materiais e imateriais.

A figura 19 tem como principal intuito evidenciar a espacialização em torno da transformação produtiva ocorrida nos municípios ao longo dos dois períodos pré-definidos de reestruturação produtiva. O primeiro está relacionado à centralidade em torno da produção da CSN, enquanto o segundo momento é direcionado pelo fluxo proporcionado pela via Dutra, a partir da constituição de um polo metalmeccânico.

Na década de 1990, como observado, a região do Vale do Paraíba Fluminense passou por uma grande transformação com a chegada de novos investimentos industriais, em sua maioria associados ao papel do FUNDES, o que se tornou um grande contraponto com outras regiões do estado do Rio de Janeiro. Como apresentado na tabela 8:

Tabela 8 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 1993, 1996 e 1999

<b>Microrregião</b>	<b>1993</b>	<b>1996</b>	<b>1999</b>
Itaperuna	247	283	328
Santo Antônio de Pádua	161	196	230
Campos dos Goytacazes	472	532	558
Macaé	117	124	151
Três Rios	192	222	235
Cantagalo-Cordeiro	62	98	118
Nova Friburgo	522	680	786
Santa Maria Madalena	13	18	19
Bacia de São João	49	54	63
Lagos	271	229	260
<b>Vale do Paraíba Fluminense</b>	<b>467</b>	<b>634</b>	<b>629</b>
Barra do Pirai	193	197	206
Baía da Ilha Grande	47	49	70
Vassouras	131	143	147
Serrana	1248	1090	1025
Macacu-Caceribu	113	136	155
Itaguaí	69	76	74
Rio de Janeiro	11637	11424	10606
<b>Total</b>	<b>16011</b>	<b>16185</b>	<b>15660</b>

Fonte: RAIS/CAGED, 2024.

A tabela 8 apresentada acima mostra o número de estabelecimentos da indústria de transformação nos anos 1993, 1996 e 1999. Este recorte temporal foi escolhido por 1993 ser o primeiro ano da privatização da Companhia e o início do período analisado neste capítulo, comum intervalo de 3 anos para entender os efeitos ao longo do tempo.

Observa-se na tabela que duas regiões aumentaram de forma expressiva o número de estabelecimentos industriais: a região de Nova Friburgo e o Vale do Paraíba Fluminense. No

entanto, a maior quantidade de estabelecimentos industriais ainda se concentra na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Nesta análise dos dados, é importante destacar a tendência de queda ou de um tímido acréscimo em algumas regiões. O estado, nesse período entre os anos de 1993 e 1996, apresentou um aumento de pouco mais de 170 empresas industriais, concentrado principalmente no Vale do Paraíba Fluminense.

A queda mais expressiva ocorreu na região do Rio de Janeiro, mesmo sendo, como já apontamos, a região que mais concentrava esses investimentos. Este movimento na região reflete nos dados gerais do estado, porém a queda se torna menos impactante devido ao incremento da indústria no interior do estado.

Entre 1996 e 1999, o estado como um todo enfrentou uma severa crise com a perda de mais de 1000 estabelecimentos da indústria de transformação. A queda foi especialmente marcante na região do Rio de Janeiro, que perdeu mais de 818 estabelecimentos. Em contrapartida, o Vale do Paraíba Fluminense apresentou estabilidade e até mesmo crescimento, destacando-se principalmente Nova Friburgo nesse período.

A tabela 8 também evidencia o tema discutido ao longo deste capítulo: a concentração dos investimentos industriais em algumas regiões do estado, o que revela a falta de complexidade produtiva em conjunto e as dificuldades de integração do território fluminense. As regiões que anteriormente não tinham essa possibilidade começam a buscar mecanismos para atrair esses investimentos, especialmente na porção sul com o Vale do Paraíba Fluminense e na porção norte com Macaé.

A tabela 9 abaixo representa o número de vínculos da indústria de transformação no estado do Rio de Janeiro, por regiões, nos anos de 1993, 1996 e 1999.

Tabela 9 – Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 1993, 1996 e 1999

<b>Microrregião</b>	<b>1993</b>	<b>1996</b>	<b>1999</b>
Itaperuna	1971	2388	3120
Santo Antônio De Pádua	1337	1686	2060
Campos Dos Goytacazes	9744	9914	6580
Macaé	1904	2841	3426
Três Rios	4380	7071	5352
Cantagalo-Cordeiro	1453	1685	1721
Nova Friburgo	10163	11451	11462
Santa Maria Madalena	39	637	134
Bacia De São João	218	246	395
Lagos	2945	2188	2424
<b>Vale Do Paraíba Fluminense</b>	<b>34412</b>	<b>31204</b>	<b>24496</b>
Barra Do Pirai	6031	5176	4238

Baía Da Ilha Grande	2572	1971	325
Vassouras	3133	2563	2220
Serrana	20122	17046	13738
Macacu-Caceribu	1890	1827	1845
Itaguaí	2317	2276	1502
Rio De Janeiro	300541	262687	220981
<b>Total</b>	<b>405172</b>	<b>364857</b>	<b>306019</b>

Fonte: RAIS/CAGED, 2024.

Nesta tabela 9, podemos observar que os empregos na indústria de transformação estão concentrados principalmente em duas regiões: Rio de Janeiro e Vale do Paraíba Fluminense. No entanto, estão mais significativamente concentrados na região que abriga a capital, destacando a centralidade dos investimentos que chegam ao estado.

Analisando o estado como um todo, o número de empregos sofreu uma queda drástica neste período, com aproximadamente 100 mil vínculos de empregos perdidos, refletindo a diminuição no número de estabelecimentos conforme mostrado na tabela acima.

Um fator alarmante é a severa redução no número de empregos no Vale do Paraíba Fluminense, onde houve uma perda de cerca de 10 mil vínculos, apesar do aumento no número de estabelecimentos. Esta queda acentuada está relacionada às demissões em massa durante o processo de privatização da CSN, conforme destacado por Abreu e Lima (2020), mantendo, no entanto, sua importância relativa como a segunda mais significativa para a produção estadual.

O estado enfrentou, portanto, uma diminuição tanto no número de vínculos quanto de estabelecimentos na indústria. Embora algumas regiões tenham visto a chegada de novos estabelecimentos, não resultaram diretamente em um aumento expressivo no número de empregos, evidenciando a necessidade de uma abordagem mais complexa para essas políticas de atração de investimentos.

A proposta da política do FUNDES era atrair novos investimentos estruturantes para regiões que não possuíam estrutura industrial. Ou seja, visava alterar a estrutura produtiva com a geração de mais empregos, porém, como observamos, não foi exatamente o que aconteceu. Apesar de ser intitulada como investimentos estruturantes, percebe-se a necessidade de uma verdadeira reestruturação regional. Embora tenha havido um aumento no número de estabelecimentos no Vale do Paraíba, não houve um aumento correspondente no número de vínculos empregatícios na região, o que sugere uma política com impacto limitado na população local.

Por meio de políticas de investimento como o FUNDES, o estado do Rio de Janeiro tentou introduzir novos mecanismos de atração de empresas, porém, estes estão longe de resolver as questões econômicas e sociais do estado.

### **3.3 As leis de incentivo municipais: como o Vale do Paraíba Fluminense construiu socialmente concentrações industriais em grande parte de seus municípios, entre os anos 2000 e 2021**

Um grande efeito das políticas de atração de investimentos desencadeadas nas esferas do Estado brasileiro foi uma disputa que também envolveu os municípios. O poder público desses municípios começou a se articular para tornar sua política fiscal atrativa aos capitais estrangeiros.

Nesta seção, buscamos aprofundar a estrutura regional da produção do estado do Rio de Janeiro a partir de novos dados estatísticos da indústria por regiões. Após essa análise, apresentamos uma investigação por municípios da região do Vale do Paraíba, evidenciando a dispersão e suas contradições regionais.

Durante o final da década de 1990, houve uma certa estabilização no número de estabelecimentos, como observamos anteriormente. Os governos municipais da região passaram a adotar políticas de isenção de impostos de qualquer natureza (ISQN), como pode ser observado no quadro 2, visando adaptar-se às disputas pela chegada de novos estabelecimentos industriais.

Quadro 2 – Municípios que praticam a Isenção de impostos municipais e suas legislações

<b>Ano</b>	<b>Município</b>	<b>Lei</b>
1999	Piraí	Lei Complementar nº 03, de 14 de dezembro de 1999
2001	Barra Mansa	Lei complementar nº 29 de Dezembro de 2001
2004	Porto Real	Lei nº 211 de Dezembro de 2004
2005	Resende	Lei nº 2545 de Dezembro de 2005
2009	Itatiaia	Lei complementar nº 18 de 10 de Junho de 2009 (PRODEMI)
2020	Volta Redonda	Lei nº 5.695 de Maio de 2020

Fonte: O autor, 2024.

É importante frisar também que essas legislações passam por revisões ou são substituídas por novas. O quadro indica os anos em que as leis foram oficialmente

promulgadasou refeitas.

O primeiro e principal fator apresentado no quadro 2 acima é que os municípios com políticas de isenção de impostos municipais estão próximos e têm fácil acesso à rodovia Presidente Dutra, o que reforça o argumento de que a rodovia, juntamente com os outros três pilares, é um elemento determinante no processo de industrialização regional.

Estruturalmente, a região passou por uma mudança a partir de 1999, o ano em que os primeiros municípios começaram a legislar para atrair estabelecimentos industriais. Apesar do aumento no número de estabelecimentos, como apresentado anteriormente, a análise dos dados terá como ponto de partida o ano de 1999, quando Pirai sancionou sua lei complementar. O padrão da legislação para atração desses investimentos nos municípios é isentar do pagamento do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), sem uma delimitação específica sobre o tipo de atividade que pode receber essa isenção.

Assim, a região passou a atrair novos investimentos associando as políticas de atração de investimentos em nível estadual e municipal, conforme observado nos dados da tabela 10, por regiões do estado do Rio de Janeiro.

Tabela 10 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2003, 2006 e 2009

<b>Microrregião</b>	<b>2003</b>	<b>2006</b>	<b>2009</b>
Itaperuna	330	343	379
Santo Antônio de Pádua	214	224	266
Campos dos Goytacazes	531	640	623
Macaé	184	240	269
Três Rios	220	251	360
Cantagalo-Cordeiro	127	143	187
Nova Friburgo	941	1124	1385
Santa Maria Madalena	15	22	24
Bacia de São João	84	105	140
Lagos	280	314	403
<b>Vale do Paraíba Fluminense</b>	<b>628</b>	<b>714</b>	<b>818</b>
Barra do Pirai	190	210	215
Baía da Ilha Grande	73	121	145
Vassouras	150	164	169
Serrana	944	1035	1158
Macacu-Caceribu	140	172	177
Itaguaí	82	106	141
Rio de Janeiro	9551	10614	10808
<b>Total</b>	<b>14684</b>	<b>16542</b>	<b>17667</b>

Fonte:RAIS/CAGED,2024.

A tabela 10 acima descreve a estrutura produtiva da indústria de transformação do estado do Rio de Janeiro, dividida microrregionalmente ao longo de um período de 6 anos analisados: 2003, 2006 e 2009. Neste recorte, é importante notar o aumento geral no número de estabelecimentos, os quais ainda estão concentrados em grande parte na região do Rio de Janeiro. No entanto, já se observa um espraiamento leve pelo estado, em comparação com o período anterior.

O Vale do Paraíba Fluminense, em particular, registra um acréscimo de quase 200 novos estabelecimentos na indústria de transformação. Entretanto, sua importância percentual na produção estadual se estabilizou em relação ao número total de estabelecimentos, indicando que outras regiões cresceram mais do que o Vale do Paraíba.

Ao comparar com a tabela 10, que cobre um período de 10 anos, é interessante notar que a recuperação após os anos de crise se evidencia em 2009, quando a conjuntura produtiva supera os 16.185 estabelecimentos de 1996, alcançando 17.667 em 2009. Isso demonstra o novomomento positivo vivido pela economia estadual.

Tabela 11 – Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2003, 2006 e 2009

<b>Microrregião</b>	<b>2003</b>	<b>2006</b>	<b>2009</b>
Itaperuna	3002	3637	4569
Santo Antônio De Pádua	2160	2177	2709
Campos Dos Goytacazes	8212	9559	9910
Macaé	5346	9046	12815
Três Rios	5202	5664	7926
Cantagalo-Cordeiro	1718	2253	3031
Nova Friburgo	13306	16582	19653
Santa Maria Madalena	127	164	161
Bacia De São João	489	820	1323
Lagos	2557	3000	2966
<b>Vale Do Paraíba Fluminense</b>	<b>23453</b>	<b>28575</b>	<b>33422</b>
Barra Do Piraí	5162	6174	5696
Baía Da Ilha Grande	5139	8973	8297
Vassouras	2987	3192	2392
Serrana	14231	17366	19627
Macacu-Caceribu	2497	2824	2807
Itaguaí	1915	2526	3070
Rio De Janeiro	209298	238464	254811
<b>Total</b>	<b>306801</b>	<b>360996</b>	<b>395185</b>

Fonte:RAIS/CAGED,2024.

A tabela 11 acima representa os dados dos vínculos na indústria de transformação nas microrregiões do estado nos anos de 2003, 2006 e 2009. A estrutura relacionada aos vínculos

segue o padrão dos estabelecimentos, concentrada na microrregião que abriga a região metropolitana, com pouco avanço no interior. Vale ressaltar que, em comparação aos números de 1993, o estado do Rio de Janeiro perdeu aproximadamente 1000 empregos na indústria de transformação.

A distribuição, apesar de ter deixado de ser concentrada, ainda é quase absoluta, necessitando de complexificação nos aspectos da política de atração de investimentos. Os grandes investimentos privados têm preferência pela microrregião do Rio de Janeiro e, quando não estão lá, rumam ao Vale do Paraíba Fluminense ou ao Norte Fluminense, dependendo do setor da economia.

Como apresentado acima, a região do Vale do Paraíba Fluminense é atrativa para esses investimentos. Seus municípios praticam isenção municipal de impostos para atrair investimentos. Entretanto, é necessário analisar esta região a partir de suas particularidades históricas e geográficas.

A situação geográfica da região é um fator determinante nesta escolha. A velocidade com que o acúmulo de capital ocorre atrai esses vínculos. Somada à isenção municipal, torna-se um ambiente atrativo a partir de sua construção social. A construção social do ambiente para a produção de capital a partir da indústria de transformação na região segue um padrão em que é necessário possuir maior facilidade para acelerar o processo de transformação de um produto em mercadoria.

A contradição apresentada pelo capital produtivo da região é acompanhada de uma certa delimitação. A área industrial construída pelo poder público dos municípios não está próxima ao centro, mas tem clara preferência por estar a alguns minutos da rodovia Presidente Dutra. A construção social da estrutura produtiva demonstra falta de contato com o desenvolvimento dos municípios e sim com a lógica da acumulação flexível.

O poder público delimita as áreas, constrói as vias e estrutura a formação da força de trabalho para atrair essas empresas. O acesso às áreas industriais costuma ser de maior qualidade do que o acesso ao centro dessas cidades, sendo ponto de chegada para aqueles que vêm da BR-116.

Tabela 12 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 1999 e 2009

<b>Muni cípios</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Barra Mansa	173	173	174	176	179	179	183	200	209	220	194
Itatiaia	27	25	23	27	19	19	21	21	19	23	19
Pinheiral	21	17	17	18	20	21	27	30	32	32	27

Pirai	18	17	18	32	25	23	30	39	53	46	33
Porto Real	14	12	15	19	19	18	22	29	26	33	32
Quatis	10	14	11	9	9	8	9	8	11	15	13
Resende	126	125	117	120	122	127	128	119	134	126	106
Rio Claro	4	4	4	3	6	5	7	11	12	11	9
Volta Redonda	236	234	234	242	229	230	247	257	252	265	228
<b>Total</b>	<b>629</b>	<b>621</b>	<b>613</b>	<b>646</b>	<b>628</b>	<b>630</b>	<b>674</b>	<b>714</b>	<b>748</b>	<b>771</b>	<b>661</b>
<b>Média</b>	<b>69,8</b>	<b>69</b>	<b>68,1</b>	<b>71,7</b>	<b>69,7</b>	<b>70</b>	<b>74,8</b>	<b>79,3</b>	<b>83,1</b>	<b>85,6</b>	<b>73,4</b>

Fonte: RAIS/CAGED,2024.

A tabela 12 acima representa o número de estabelecimentos da indústria de transformação durante os anos de 1999 e 2009, abrangendo uma década das políticas municipais. O objetivo ao apresentar os números de estabelecimentos deste período é identificar o movimento da indústria por municípios na região do Vale do Paraíba. Este período refere-se à intensificação das políticas municipais de atração de investimentos.

Neste intervalo, a região se transformou em um verdadeiro canteiro de obras, visando estruturar a infraestrutura para receber investimentos industriais. Havia grandes expectativas na população de que algo positivo seria construído ali.

De modo geral, houve um crescimento contínuo no número de estabelecimentos entre 1999 e 2008, com um acréscimo de pouco mais de 140 estabelecimentos durante esse período. Dois municípios se destacaram, Volta Redonda e Barra Mansa, impulsionando essa estatística positiva.

Em 2009, nota-se uma retração no número de estabelecimentos, com uma diminuição de 110 estabelecimentos, afetando toda a região em efeito cascata, especialmente em Barra Mansa e Volta Redonda. Essa queda pode estar relacionada à crise econômica mundial de 2008, que impactou diretamente os países da Europa e EUA, de onde parte considerável do capital das grandes empresas instaladas na região provinha.

Com a redução mais drástica nos maiores municípios industriais historicamente na região, o número de estabelecimentos se direciona para municípios que não possuíam grande importância na atividade industrial. Pinheiral, Pirai e Porto Real recebem esses investimentos, embora ainda em números relativos não tão expressivos. Uma característica comum entre eles é a facilidade de acesso à Via Dutra.

Uma problemática da produção regional, embora esteja sendo gradualmente superada, é a concentração nos três municípios historicamente relacionados à produção

industrial, como Resende, Barra Mansa e Volta Redonda. A queda acentuada nos dois últimos e a estagnação produtiva em Resende refletem a realidade de uma região diretamente influenciada pela estrutura econômica mundial.

A complexidade produtiva da região também precisa ser analisada em relação ao impacto social. Para isso, vamos analisar os vínculos da indústria de transformação no mesmoperíodo, de 1999 a 2009.

Tabela 13 – Número de vínculos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 1999e 2009

<b>Município</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Barra Mansa	4690	4821	4244	4377	4510	4917	5121	5151	5413	5815	5263
Itatiaia	1667	1734	1599	1553	1252	1322	1448	1242	1298	1285	1186
Pinheiral	237	233	228	245	346	318	410	420	530	483	490
Pirai	993	1013	896	1422	792	1181	1533	2047	2233	2019	1869
Porto Real	358	971	1631	2237	3096	3323	4381	4631	5921	6328	6398
Quatis	120	183	75	80	85	105	133	140	146	185	184
Resende	3565	3804	4045	4066	3282	3946	4179	4012	4130	5417	5125
Rio Claro	26	17	25	27	95	50	41	69	62	60	50
Volta Redonda	12840	11242	11043	10228	9995	9545	9888	10863	12415	12742	12857
<b>Total</b>	<b>24496</b>	<b>24018</b>	<b>23786</b>	<b>24235</b>	<b>23453</b>	<b>24707</b>	<b>27134</b>	<b>28575</b>	<b>32148</b>	<b>34334</b>	<b>33422</b>

Fonte: RAIS/CAGED,2024.

Em geral, a região teve um acréscimo de quase 9 mil vínculos neste período de tempo. Inicialmente, esses empregos estavam concentrados principalmente em Volta Redonda, que detinha 52% dos empregos no ano de 1999. Em 2009, a distribuição dos vínculos na região mudou significativamente, com um aumento dos vínculos nos municípios de Barra Mansa, Pirai, Porto Real e Resende.

O incremento mais significativo neste período ocorreu em Porto Real, onde o número de vínculos passou de 358 para 6.398 empregos em 10 anos, marcando um processo de descentralização na produção regional. O município que antes possuía apenas 1% dos vínculos do setor, passou a deter 19% dos vínculos regionais.

Durante os anos da década de 2000, ficou evidente o movimento de atração de empresas e uma nova estrutura regional, especialmente com a instalação de 5 grandes empresas mundiais de montadoras de automóveis, como descrito no quadro 3. É importante destacar que essas grandes empresas acabam atraindo outras empresas, de médio e pequeno porte, que operam em complemento à produção industrial.

Observamos que as montadoras estão concentradas em três municípios da região, Resende, Porto Real e Itatiaia, e os distritos industriais criados seguem o padrão de busca

pelaproximidade da rodovia.

Quadro 3 – Grandes montadoras que se instalam na região do Vale do Paraíba a partir da última década do séculoXX

Ano de instalação	Município de instalação	Montadora
1996	Resende	Volkswagem caminhões e ônibus.
1998	Porto Real	Peugeot Citroen.
2013	Itatiaia	Hyundai Heavy Industries.
2014	Resende	Nissan
2016	Itatiaia	Jaguar Land Rover.

Fonte: O autor, 2024.

### 3.4 A implementação das políticas de isenção municipal: A política dos municípios do Vale do Paraíba Fluminense começa a se materializar na década de 2010

A década de 2010 já apresenta uma nova estrutura industrial com parte das montadoras instaladas na região e com as políticas municipais e estaduais de isenção fiscal em funcionamento, capazes de continuar atraindo novos investimentos industriais.

Novos polos de industrialização estão se formando. As grandes montadoras que já estavam na região estão expandindo suas operações, e novas grandes plantas industriais estão chegando motivadas pelas políticas municipais. Isso confirma o padrão de preferência pelo fácil acesso à Via Dutra. Esta é a principal motivação para esta nova fase da estrutura produtiva regional, que começa a se consolidar após a privatização da CSN.

A análise deste período foca na fase em que as mudanças nas legislações fiscais já estão consolidadas. A apresentação dos dados de estabelecimentos e vínculos abrange o período de 2010 até 2021, buscando evidenciar o impacto das legislações municipais do Vale do Paraíba, associadas às questões geográficas e à constituição dos meios de consumo coletivo.

Tabela 14 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2013, 2016 e 2019

Microrregião	2013	2016	2019
Itaperuna	462	427	382
Santo Antônio de Pádua	345	336	275
Campos dos Goytacazes	686	697	624
Macaé	332	345	335
Três Rios	422	401	392
Cantagalo-Cordeiro	223	217	196

Nova Friburgo	1591	1471	1286
Santa Maria Madalena	23	21	16
Bacia de São João	175	185	160
Lagos	508	524	456
<b>Vale do Paraíba Fluminense</b>	<b>903</b>	<b>886</b>	<b>860</b>
Barra do Pirai	274	252	230
Baía da Ilha Grande	156	169	166
Vassouras	180	168	162
Serrana	1236	1189	1052
Macacu-Caceribu	193	198	176
Itaguaí	157	150	158
Rio de Janeiro	11840	11374	9804
<b>Total</b>	<b>19706</b>	<b>19010</b>	<b>16730</b>

Fonte: RAIS/CAGED, 2024.

A tabela 14 acima apresenta os dados dos anos de 2013, 2016 e 2019 pelas regiões definidas pelo IBGE no estado do Rio de Janeiro, retirados dos dados do Ministério do Trabalho e do Emprego.

Em 2013, o estado do Rio de Janeiro supera os números de estabelecimentos apresentados em 1996, apesar de mostrar uma queda até 2019. Após 20 anos de política de atração de investimentos em estabelecimentos, o estado iniciou a década de 2010 com um movimento positivo na indústria. É importante destacar que a tendência do estado é de períodos de aumento seguidos por períodos de queda, refletindo a presença constante de instabilidade produtiva.

Neste último período analisado neste capítulo, confirma-se uma tímida desconcentração da produção do estado em direção ao interior. O processo de expansão industrial começa a ocorrer, mas ainda se concentra nas regiões que já possuíam histórico, como o Vale do Paraíba Fluminense, Nova Friburgo e Rio de Janeiro, sem se expandir para regiões menos destacadas.

O Vale do Paraíba não apresenta grandes mudanças em relação ao número de estabelecimentos da indústria de transformação, mantendo sua importância na escala estadual em torno de 3 a 5%. Apesar de dobrar o número de indústrias ao longo de todo o período analisado, de 1993 até 2019.

Tabela 15 – Número de vínculos da indústria de transformação por microrregião do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2013, 2016 e 2019

<b>Microrregião</b>	<b>2013</b>	<b>2016</b>	<b>2019</b>
Itaperuna	6252	5373	4636
Santo Antônio de Pádua	3776	3443	3387
Campos dos Goytacazes	10118	8326	8270

Macaé	14944	14786	16470
Três Rios	10187	9139	9500
Cantagalo-Cordeiro	3197	2786	2487
Nova Friburgo	20126	17195	16877
Santa Maria Madalena	222	265	145
Bacia de São João	2029	1819	2755
Lagos	4254	3566	3251
<b>Vale do Paraíba Fluminense</b>	<b>43282</b>	<b>36522</b>	<b>44828</b>
Barra do Pirai	6653	5127	4685
Baía da Ilha Grande	9159	6080	3722
Vassouras	2862	3110	2932
Serrana	20290	17142	15527
Macacu-Caceribu	3009	2772	2627
Itaguaí	5494	5316	6055
Rio de Janeiro	303930	240038	206286
<b>Total</b>	<b>469784</b>	<b>382805</b>	<b>354440</b>

Fonte:RAIS/CAGED,2024.

A tabela 15 acima segue o padrão de análise com recorte de 3 em 3 anos, a partir de 2013, apresentando os dados de vínculos da indústria de transformação nas regiões do estado do Rio de Janeiro.

De maneira semelhante aos estabelecimentos, após 20 anos, o estado do Rio de Janeiro recupera o número de vínculos apresentados em 1993. Também é observada uma desconcentração lenta no estado do Rio de Janeiro. O percentual de vínculos concentrados na região do Rio de Janeiro chega a 58%, mas isso se deve à queda no número de estabelecimentos e não a um aumento significativo dos vínculos em outras regiões do estado.

O Vale do Paraíba Fluminense alcança pouco mais de 44 mil vínculos ligados a empresas da indústria de transformação. No primeiro ano analisado neste capítulo, observa-se um aumento de mais de 10 mil novos vínculos desde 1993. O crescimento da microrregião, analisado em percentual, sai de 8% em 1993 para 13% em 2019.

Apesar de suas contradições, o Vale do Paraíba Fluminense se destaca no período analisado. Os anos finais da década de 2000 foram marcados pela criação de leis de incentivo fiscal, cuja aplicação começou a se materializar na década seguinte, nos anos 2010. Por esse motivo, analisaremos a conjuntura microrregional apresentada abaixo.

Tabela 16 – Número de estabelecimentos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 2010 e 2021

<b>Município</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Barra Mansa	213	232	232	228	229	232	224	214	200	231	231	222
Itatiaia	25	38	37	44	46	48	44	47	49	48	49	45
Pinheiral	34	23	23	28	30	31	32	32	29	33	41	44
Pirai	28	27	31	28	29	24	24	23	21	33	40	34
Porto Real	33	32	33	39	38	40	42	39	38	41	49	45
Quatis	12	11	12	12	11	11	10	11	13	13	18	14
Resende	124	125	128	135	130	129	139	144	149	175	182	178
Rio Claro	8	9	9	8	8	8	7	6	6	6	10	10
Volta Redonda	251	246	285	268	268	260	246	245	246	280	294	301
<b>Total</b>	<b>728</b>	<b>743</b>	<b>790</b>	<b>790</b>	<b>789</b>	<b>783</b>	<b>768</b>	<b>761</b>	<b>751</b>	<b>860</b>	<b>914</b>	<b>893</b>

Fonte:RAIS/CAGED,2024.

A estrutura da região, a partir de uma análise por municípios, se modifica neste novo período. Fica claro que a região aumenta seu número de estabelecimentos, com mais de 160 novos estabelecimentos. Vale ressaltar a concentração desses novos estabelecimentos nos três municípios que historicamente são o berço da indústria regional: Barra Mansa, Resende e VoltaRedonda, que agora concentram 79% dos estabelecimentos.

Alguns municípios, como Porto Real, que anteriormente apresentava um grande aumento de estabelecimentos, mantêm estabilidade nesta nova década. O município que se destaca nesta nova década é Itatiaia, que adiciona 20 novos estabelecimentos industriais, mostrando-se como um novo polo industrial para a região, além dos municípios historicamente industriais.

Tabela 17 – Número de vínculos da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense entre os anos 2010 e 2021

<b>Município</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Barra Mansa	5995	6211	6055	5830	5981	5006	4704	4618	4501	4557	4672	4456
Itatiaia	1296	1411	1648	2054	2314	2076	2402	2963	2892	2957	3104	3418
Pinheiral	445	445	456	467	528	442	402	442	495	608	798	878
Pirai	1857	1866	2122	1752	1712	1621	1521	1705	1972	2482	2448	2290
Porto Real	8183	8667	8519	8268	6010	4992	5031	5285	4782	4300	3495	3732
Quatis	140	129	107	90	45	63	41	36	49	31	29	52
Resende	6254	6564	6063	6868	6590	5716	5604	8947	8413	8487	8123	8818
Rio Claro	49	56	61	60	61	56	44	42	47	42	39	49
Volta Redonda	14245	14798	16944	17893	18130	17626	16773	18178	18956	21364	20368	21696
<b>Total</b>	<b>38464</b>	<b>40147</b>	<b>41975</b>	<b>43282</b>	<b>41371</b>	<b>37598</b>	<b>36522</b>	<b>42216</b>	<b>42107</b>	<b>44828</b>	<b>43076</b>	<b>45389</b>

Fonte:RAIS/CAGED,2024.

A tabela 17 apresenta os dados relacionados aos vínculos da indústria de transformação entre 2009 e 2021. O número de vínculos demonstra um crescimento de aproximadamente 7 mil novos vínculos gerados nesse período. Em comparação a 1999, a

microrregião teve um acréscimo de 20 mil novos vínculos, evidenciando como a região se tornou um polo de empregos na indústria de transformação ao longo do período analisado neste capítulo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Vale do Paraíba Fluminense hoje apresenta uma estrutura produtiva diferente daquela construída em torno da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) ao longo do século XX, onde se destacava o modelo de cidade industrial moldado pela produção fordista periférica dessa grande indústria.

Podemos afirmar que o modelo da CSN foi de uma acumulação fordista periférica, considerando as particularidades de um país de capitalismo tardio, ocorrendo regionalmente entre as décadas de 1940 e 1950. É importante registrar que a instalação da CSN na região teve relação também com a construção da Via Dutra, que ligou as duas maiores cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo.

Neste período, a cidade de Volta Redonda se consolidou como o centro da produção industrial da região. A grande companhia dinamizava também a produção regional através da atuação de outras empresas que participaram da formação produtiva da siderúrgica na região.

As políticas de formação da força de trabalho na região, incluindo a instalação de diversas universidades e centros de formação técnica, aliadas à facilidade de circulação regional proporcionada pela Via Dutra, foram os principais motivos para a criação de uma força de trabalho regional que atuou como grande atrativo para a construção da CSN.

A situação geográfica da região foi socialmente moldada a partir dessas bases. Em 1993, a estrutura produtiva da região foi severamente abalada com a privatização da CSN, que passou a estabelecer relações com outras empresas, a maioria fora da região do Vale do Paraíba. Esse cenário foi o principal gatilho para um novo momento produtivo.

O novo padrão de produção industrial emergiu com a crise do fordismo periférico e a introdução de elementos associados à produção flexível. A lógica predominante nesse novo momento baseou-se na dispersão dos investimentos pela região, onde as novas indústrias instaladas não desenvolveram vínculos significativos com os municípios. Inclusive, a localização, conforme mostrado nas imagens de satélite, está mais vinculada à proximidade com a Via Dutra.

Assim, a partir do final dos anos 1990, a estrutura produtiva da região passou a ser dominada pelas grandes montadoras de automóveis. Este novo período foi caracterizado pela iniciativa do estado brasileiro em flexibilizar a legislação, buscando aumentar o protagonismo dos estados e municípios. Isso resultou em uma competição entre os estados do sudeste brasileiro para atrair esses investimentos.

O estado do Rio de Janeiro inicialmente demorou para adotar políticas de isenção fiscal apenas entrou na disputa com uma legislação considerada legal pelo Superior Tribunal Federal em 1996, após estruturar legislações anteriores que foram julgadas inconstitucionais. Foi então que o FUNDES passou a vigorar no estado.

Após a instituição do FUNDES em 1996, a região testemunhou a chegada da Volkswagen, marcando um novo momento para o Vale do Paraíba Fluminense. As grandes montadoras começaram a moldar socialmente a nova estrutura produtiva da região. Essas empresas enxergaram na região, como demonstrado por outros estudos científicos, uma grande oportunidade de investimento produtivo, dada a estrutura já existente que reduziu a incerteza para o investimento.

Os municípios da região iniciaram movimentos na década de 2000 para ampliar suas políticas de isenção fiscal. Neste período, dos 9 municípios da região, 6 elaboraram legislações para atrair indústrias e desenvolver uma estrutura para a produção industrial. O critério comum entre esses municípios foi a proximidade com a Via Dutra, sendo que apenas Pinheiral, dentre os que têm fácil acesso à Dutra, não implementou uma legislação específica.

Entre 2000 e 2010, as indústrias se estabeleceram ao longo da margem da Via Dutra, numa clara expansão que abrangeu todos os municípios da região. Municípios como Itaiaia e Porto Real começaram a ganhar relevância industrial, embora a concentração produtiva principal ainda estivesse em Volta Redonda e Resende. Volta Redonda, que anteriormente concentrava sua produção industrial no centro da cidade, viu novas instalações industriais se espalharem ao longo da Via Dutra, seguindo o novo padrão produtivo da região. Resende, já tendo este padrão em seu histórico como uma grande cidade produtiva, favoreceu a concentração industrial.

Por fim, a região passa por transformações significativas em sua estrutura produtiva entre os dois períodos analisados. O primeiro período foi marcado pela centralidade em um único município e pela construção dos meios de consumo coletivo na região. Já o segundo período se caracterizou pela centralidade dos meios de consumo coletivo e pela circulação como aspecto central da produção no Vale do Paraíba Fluminense.

As condições gerais de produção na região, aliadas à sua situação geográfica e às políticas de isenção fiscal, criaram um cenário propício para o crescimento da produção industrial, especialmente com o influxo de investimentos externos das grandes montadoras de automóveis. A produção industrial cresceu na região, embora de maneira concentrada, com os grandes municípios produtores continuando a liderar esse setor.

É importante destacar que, apesar do aumento de estabelecimentos e empregos, o

novopadrão de localização e produção industrial não se integrou às cidades. Os municípios do Vale do Paraíba Fluminense renunciaram a impostos e estabeleceram polos industriais visando dinamizar a economia e socializar o município, porém essa estrutura não está conectada efetivamente aos municípios.

A potencialidade do Vale do Paraíba Fluminense sob a nova lógica produtiva só será eficaz e material quando houver uma associação mais estreita entre a estrutura produtiva da indústria e a economia local dos municípios, que atualmente não têm capacidade estrutural paracapturar os lucros e rendas gerados por essas indústrias.

## REFERÊNCIAS

- BATISTA, I. **Redes produtivas e novas territorialidades no Sul Fluminense**. 2006. Tese(Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.
- BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo:Hucitec, 1996. p. 130-162.
- BENTES, J. C. G. Reestruturação produtiva e espacial da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense: reflexões sobre as transformações iniciadas com a implantação de atividades e formas urbanas dispersas. **Espaço Aberto**, v. 7, n. 2, p. 117-135, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/12861/10200>. Acesso em: 30 jan. 2024.
- CABRAL, H.; CHACUR, M. **A desinformação e os quatro mitos fluminenses**. RevistaRioIndústria, Ano1, no. 1, novembro de 2006.
- CARNEIRO, A. R. O povoamento do Vale do Paraíba Fluminense e a fundação do município de Barra Mansa. **R. Científica UBM**, ano XXI, v. 18, n. 34, 1. p. 271-286, 2016. Disponível em: <https://revista.ubm.br/index.php/revistacientifica/article/view/1279>. Acesso em: 24 jan. 2024.
- CÍCERO, E. C. A logística industrial, os fluxos e os eixos de desenvolvimento. *In: V Seminário de Avaliação 10 anos GAsPERR*, 2003. Presidente Prudente: UNESP/FCT,2003.
- CORRÊA, R. L. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**,v. 4, n. 6, p. 62-72, 2007. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12795>. Acesso em: 22 mar. 2024.
- EM foco: CSN de Vargas a privatização. **Acervo o Globo**. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/incoming/csn-de-vargas-privatizacao-22547901>. Acesso em:10 jun. 2023.
- FONTES, A. M. M.; LAMARÃO, S. T. de N. Volta Redonda: história de uma cidade ou deuma usina? **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 18, p.241-254, jan. 2006.
- GANDRA, M. A. Controle operário, poder popular e ditadura tardia em volta redonda (1984 – 1990). *In: ANPUH. Anais do XXIX Simpósio Nacional de História - contra os preconceitos: história e democracia*. 2017. Disponível em: [www.snh2017.anpuh.org](http://www.snh2017.anpuh.org). Acessoem: 11 fev. 2024.
- INEP Data. Disponível em: <https://www.gov.br/inep/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/inep-data>.
- LENCIONI, S. Condições Gerais de Produção. *In: SPOSITO, E. Glossário de*

**geografia humana e econômica.** São Paulo: Ed. Unesp, 2017. P. 73-78.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. Scripta Nova. **Revista -Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. XI, n. 245, 2007. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm>. Acesso em: 10 dez. 2023.

LENCIONI, S. Reestruturação: uma noção fundamental para o estudo das transformações e dinâmicas metropolitanas. *In: Encuentro De Geografos De America Latina, Buenos Aires. Actas [...].* Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1997. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001036210>. Acesso em: 27 abr. 2024.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MORAES, A. M.; SANTOS, L. B. Indústria e organização espacial: lógicas locacionais dos investimentos na indústria de transformação no ERJ (2006-2016). **Espaço & Economia**, v. 3, n. 15, p. 1-21, 2019. Disponível em: <https://geografiacampos.uff.br/wp-content/uploads/sites/234/2020/08/Indu%CC%81stria-e-organizac%CC%A7a%CC%83o-espacial-lo%CC%81gicas-locacionais-dos-investimentos-na-indu%CC%81stria-de-transformac%CC%A7a%CC%83o-no-estado-do-Rio-de-Janeiro-2006-2016.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2023.

MELLO, E. D. F. de. **Escolhas Estratégicas e Guerra Fiscal: Competição ou Cooperação no Caso do Estado do Rio de Janeiro.** 2008. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, 2008.

NAGAY, J. H. C. Café no Brasil: dois séculos de história. **Formação Econômica – UNICAMP**, n. 3, p. 17-23, 1999. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/882/formacao3-2.pdf>. Acesso em: 17mar. 2024.

OLIVEIRA, L. D. de. **A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Volta Redonda: Um Estudo sobre Reestruturação do Território e Ideologia.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

OLIVEIRA, F. J. G. de. **Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense.** São Paulo: Biblioteca Digital de Teses de Dissertação da USP, 2006.

PESQUISA Industrial Mensal - Produção Física - Divulgação Regional - abril 2024. **SIDRA-IBGE**, 2024. Disponível em: [sidra.ibge.gov.br](https://sidra.ibge.gov.br). Acesso em: 30 maio 2024.

PRADO JR., C. **Esboço dos Fundamentos da Teoria Econômica.** 4. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1966.

PRADO JR., C. **Formação do Brasil Contemporâneo: colônia.** 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAIS/CAGED. Disponível em: <http://rais.gov.br/>

RAMALHO, J. R. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro. **Revista Pós Ciências Sociais**, v. 12, n. 24, p. 117-142, 2015.

Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rpcsoc/article/view/3643>. Acesso em: 10 jan. 2024.

RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. Trabalho, Desenvolvimento e Território: A Implantação da Indústria Automobilística no Sul Fluminense. *In: X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo, São Paulo. Anais [...]. São Paulo: USP, 2005. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/17.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2024.*

RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 22.921, de 10 de janeiro de 1997**. Rio de Janeiro: Secretariada Fazenda do Estado, 1997.

RODOVIA Presidente Dutra BR-116. **Rodovias.org**, 2024. Disponível em: [Rodovias.org](http://Rodovias.org). Acesso em: 10 jun. 2024.

SÁNCHEZ-HERNANDEZ, J. L. **El eje Irún-Aveiro: Geografía de un eje de desarrollo**. Salamanca, 1998.

SÁNCHEZ, J-E. Espacio y nuevas tecnologías. **Geocrítica**, año XII, n. 78, 1988.

SANTOS, L. B. Os incentivos fiscais e seus impactos no território fluminense no início do século XXI. *In: XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2019, Quito. Anais [...]. Quito: Centro de Publicaciones PUCE, 2019. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/339593175\\_Os\\_incentivos\\_fiscais\\_e\\_seus\\_impactos\\_no\\_territorio\\_fluminense\\_no\\_inicio\\_do\\_seculo\\_XXI](https://www.researchgate.net/publication/339593175_Os_incentivos_fiscais_e_seus_impactos_no_territorio_fluminense_no_inicio_do_seculo_XXI). Acesso em: 22 fev. 2024.*

SILVA, R. D. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro: 1990-2008**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, ano IV, n. 6, jan./jun. 1999.

SCOTT, A. J.; STORPER, M. Indústria de alta tecnologia e desenvolvimento regional: uma crítica e reconstrução teórica. **Espaço & Debates**, v. 3, n. 25, p. 30-44, 1988.

SPOSITO, E. S. Rede Urbana e Eixos de Desenvolvimento: Dinâmica Territorial e Localização da Indústria e do Emprego no Estado de São Paulo. *In: SPOSITO, E. S. O novomapa da indústria no séc XXI*. São Paulo: Editora da Unesp Digital, 2015. p. 369-404.

Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/6y9nc/pdf/sposito-9788568334669.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2024.

TUNES, R. H. Reestruturação Produtiva e do Espaço no Rio de Janeiro: uma análise regional a partir do Vale do Paraíba fluminense. **Revista Tamoios**, v. 15, n. 2, 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/tamoios/article/view/46147>. Acesso em: 15 set. 2023.

VASCONCELLOS, B. L. X. **Desenvolvimento Regional e Estrutura Produtiva: Um**

**Estudo Sobre a Região do Médio Paraíba (RJ).** 2016. 185 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial em Políticas Públicas, Desenvolvimento e Políticas Públicas) – Instituto Multidisciplinar, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ,2016.