



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologias e Ciências

Instituto de Geografia

Anna Maria Moraes

**Reestruturação produtiva e territorial no Vale do Paraíba Fluminense:
uma análise do mundo do trabalho da indústria automobilística nos
municípios de Itatiaia, Porto Real e Resende**

Rio de Janeiro

2024

Anna Maria Moraes

Reestruturação produtiva e territorial no Vale do Paraíba Fluminense: uma análise do mundo do trabalho da indústria automobilística nos municípios de Itatiaia, Porto Real e

Resende

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, 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.^a Dr.^a. Regina Helena Tunes

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CTCC

M827 Moraes, Anna Maria.
Reestruturação produtiva e territorial no Vale do Paraíba Fluminense:
uma análise do mundo do trabalho da indústria automobilística nos
municípios de Itatiaia, Porto Real e Resende / Anna Maria Moraes.– 2024.
82 f. : il.

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

1. Geografia humana - Teses. 2. Territorialidade humana – Paraíba do
Sul, Rio, Vale. 3. Indústria automobilística - Teses. 4. Desenvolvimento
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

Anna Maria Moraes

Reestruturação produtiva e territorial no Vale do Paraíba Fluminense: uma análise do mundo do trabalho da indústria automobilística nos municípios de Itatiaia, Porto Real e Resende

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, 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 05 de julho de 2024.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Regina Helena Tunes (Orientadora)
Instituto de Geografia - UERJ

Prof. Dr. Ciro Marques Reis
Instituto de Geografia - UERJ

Prof. Dr. André Santos da Rocha
Instituto de Geografia - UERJ

Rio de Janeiro

2024

DEDICATÓRIA

Ao meu irmão, Alexandre (in memorian). Nosso amor me guiou até aqui.

AGRADECIMENTOS

Registro aqui um agradecimento mais que especial a todos àqueles que foram suporte, colo e ouvidos durante esse processo. O mestrado foi sonhado por mim desde o início da graduação, quando iniciei minha vida acadêmica. Ainda assim, foi igualmente difícil, árduo e desafiador. Nesse caminho contei com a ajuda, amor e compreensão de muitas e muitos, por isso me sinto muito grata em poder dividir essa conquista tão esperada com vocês. É, sem dúvidas, uma vitória compartilhada!

Eu não poderia começar esses agradecimentos sem mencionar a minha família, e em especial meus pais, Rosineia e Darcy. Muito obrigada por tanto incentivo, por tanto cuidado e zelo em cada detalhe até aqui. Mãe, sem você nada disso seria possível! Tudo o que tenho hoje e ainda vou conquistar, tem um pouco de você, tem o seu amor e a sua coragem. Tão forte, tão resiliente e paciente, me encho de orgulho ao falar de você e o que me ensinou. Sou a pessoa mais sortuda do mundo por ter você me cuidando, amando e apoiando. Te amo demais!

Agradeço ao Darcy, quem tenho como pai. Que me apoia, me dá conselhos, abre meus olhos e cuida da minha mãe com tanto zelo. A sua presença tornou esse caminho um pouco com mais fácil com tamanha alegria e vontade de viver.

A chegada do meu pai Darcy, trouxe à minha vida duas pessoas especiais. Hoje, agradeço também aos meus irmãos Leonardo e Gabriel, pelas palavras de apoio, conforto e incentivo. Inúmeras vezes as nossas conversas após o almoço de domingo foram acalento para o meu coração!

Impossível escrever qualquer agradecimento sem mencionar a minha avó. Dona Maria me criou para que minha mãe pudesse trabalhar com a cabeça mais tranquila e, mesmo não podendo fisicamente, não mediu esforços ao longo dos anos em que estivemos juntas para que eu pudesse viver bem e feliz. Vozinha, eu te amo tanto! Muito obrigada por ter me criado com tanto amor e integridade. Sou o que sou hoje pelo que nós somos.

Agradeço infinitamente a Catarina, que é a minha sorte grande na vida. Minha parceira, companheira, amiga e amor. Sem palavras para agradecer tanto cuidado, zelo e carinho comigo quando eu mais precisei. Obrigada por enxugar minhas lágrimas, por segurar minha mão e pelos abraços que tanto me confortaram quando tudo parecia tão distante. Obrigada por ter cuidado da nossa casa e dos nossos bens mais preciosos para que eu pudesse me dedicar à pesquisa. Você é parte disso, meu amor! Te amo infinito.

Agradeço aos meus amigos que, nesses três anos, tanto me incentivaram. Luciana, Maryana e Izaura. Muito obrigada, pelo apoio incondicional e por vibrarem tanto por mim. Agradeço também aos amigos que fiz ao longo dessa caminhada no mestrado que, por vezes pode ser muito solitária, mas ainda bem que encontrei vocês. Obrigada pelo companheirismo e trocas, Miguel, Luisa, Johana, Júlia Venâncio e, em especial ao Marcos Carvalho.

Agradecimento mais que especial aos meus amigos que foram base, pilar e farol: Matheus, Pamela e Camilla. Me faltam palavras para expressar tamanha gratidão a vocês. Me sinto muito abençoada por ter cada um de vocês em minha vida. Pamela, digo e repito: eu não teria conseguido finalizar a dissertação sem o apoio que me deu nessa reta final. Vocês têm todo meu amor, gratidão e admiração.

Ao Caio, meu psicólogo, que me acompanha há tantos anos e que cumpriu um importante papel em minha vida. Fico muito feliz em poder contar com a sua escuta e profissionalismo. Obrigada de coração.

À Regina estendo aqui e sempre que eu puder a minha gratidão, carinho e agradecimento. Sou infinitamente grata pelas palavras de incentivo, boas vibrações quando as coisas fluíam e aos puxões de orelha. Nossas reuniões e colóquios foram essenciais para me abastecer de fôlego e energia. Muito, muito obrigada por tudo!

Agradeço a minha banca querida e sonhada. Muitíssimo obrigada pela jornada de conhecimento que se iniciou na graduação, se esbarrou nos eventos, teve sua transição na qualificação e encontra seu destino agora na defesa. Obrigada pelas contribuições, comprometimento e confiança.

Agradeço a Universidade do Estado do Rio de Janeiro, que foi minha casa nesse período e tão sonhada por mim na adolescência. Foi a realização de um sonho estar aqui. Estendo meus agradecimentos também a equipe do PPPGEO, e sobretudo a Ana, que foram sempre tão atenciosos e competentes quando precisei.

Agradeço a Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, pela bolsa de estudos concedida que tanto me ajudou a dar continuidade à pesquisa.

Mais uma vez, muito obrigada a todos e todas que trilharam este caminho junto comigo! Obrigada, Deus, por me permitir chegar até aqui.

“O Sol caminha devagar, mas atravessa o mundo”.

Provérbio africano.

RESUMO

MORAES, Anna Maria. **Reestruturação produtiva e territorial no Vale do Paraíba Fluminense**: uma análise do mundo do trabalho da indústria automobilística nos municípios de Itatiaia, Porto Real e Resende. 2024. 82 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

A reestruturação produtiva e a inovação são processos que têm atribuído movimento diferenciado à dinâmica industrial e espacial fluminense, e em especial a região do Médio Vale do Paraíba Fluminense (RJ). Trata-se de transformações que ocorrem, também, como consequência das mudanças e contradições que existem na reestruturação do capital produtivo. Alteram-se as relações sociais ao passo que inserem outros e distintos processos produtivos marcados pela inovação. O objetivo principal é compreender como o processo de reestruturação produtiva e inovação se materializam na região frente às transformações do capitalismo. Neste sentido, definimos conceitos como reestruturação produtiva, inovação econômica, mundo do trabalho como elementos chaves para essa pesquisa. Como metodologia, ressalta-se o caráter de uma pesquisa qualitativa e quantitativa, que contou com o levantamento bibliográfico, a análise de dados e sua posterior sistematização, bem como o uso de mapas para garantir a espacialidade dos processos e, posteriormente, a realização de trabalho de campo e as entrevistas. Neste sentido, o que se pode inferir é que o processo de inovação, além de seu caráter essencialmente contraditório, é vital para a indústria automobilística e o seu processo de dinamismo industrial frente ao Médio Vale do Paraíba fluminense.

Palavras-chave: indústria automobilística; estado do Rio de Janeiro; reestruturação produtiva; inovação.

ABSTRACT

MORAES, Anna Maria. **Productive and territorial restructuring in Vale Do Paraíba Fluminense**: an analysis of the world of work in the automobile industry in the municipalities of Itatiaia, Porto Real and Resende. 2024. 82 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

The restructuring of production and innovation are processes that have imparted a differentiated movement to the industrial and spatial dynamics of Rio de Janeiro, particularly in the Médio Vale do Paraíba Fluminense region (RJ). These are transformations that also occur as a consequence of the changes and contradictions inherent in the restructuring of productive capital. Social relations are altered as other distinct productive processes marked by innovation are introduced. The main objective is to understand how the process of productive restructuring and innovation materialize in the region in the face of transformations in capitalism. In this regard, we define concepts such as productive restructuring, economic innovation, and the world of work as key elements for this research. The methodology emphasizes the qualitative and quantitative nature of the research, which included a literature review, data analysis, and subsequent systematization, as well as the use of maps to ensure the spatiality of the processes, followed by fieldwork and interviews. In this sense, it can be inferred that the innovation process, besides its essentially contradictory nature, is vital for the automotive industry and its industrial dynamism in the Médio Vale do Paraíba Fluminense region.

Keywords: automotive industry; state of Rio de Janeiro; productive restructuring; innovation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Companhia Siderúrgica Nacional vista de cima, em Volta Redonda (RJ).....	25
Figura 2 – Fábrica da Volkswagen vista de cima em Resende (RJ)	26
Figura 3 – PSA vista de cima, em Porto Real (RJ)	27
Figura 4 – Imagem de satélite das fábricas da Volkswagen e da Peugeot Citroen	28
Figura 5 – Imagem de satélite das fábricas da Volkswagen, PSA Peugeot Citroen e Nissan do Brasil (2024)	29
Figura 6 – Imagem de satélite com a localização das fábricas da Volkswagen e da Peugeot Citroen e as rodovias (2024)	29
Figura 7 – Entrada da Volkswagen, em Resende (RJ)	30
Figura 8 – Placa do Tecnpolo I, em Resende (RJ)	31
Figura 9 – Localização das indústrias automobilísticas da região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)	33
Figura 10 – Gráfico da produção de veículos automotores no Brasil entre 1957 à 2018.	39
Figura 11 – Gráfico da Produção de veículos automotores no Brasil e no mundo entre 1986-2017	44

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 – Relação entre as empresas complementares ao polo metal-mecânico e a sua localização na região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)	32
Quadro 2 – As instituições produtoras de conhecimento formal especializadas na região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)	34
Quadro 3 – Principais tendências de transformação do mundo do trabalho para o século XXI	41
Quadro 4 – Vale do Paraíba Fluminense: instalação de indústrias do polo metalmeccânico a partir de 1990	61

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMAN	Academia Militar das Agulhas Negras
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CCQ	Círculos de Controle de Qualidade
CODIN	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro
CUT	Central Única dos Trabalhadores
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
ERJ	Estado do Rio de Janeiro
FAETEC	Fundação de Apoio à Escola Técnica
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	Associação Brasileira de Normas Técnicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITEC	Instituto Tecnológico de Capacitação
RESEINVEST	Programa de Atração de Estruturantes no Município de Resende
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
UFF	Universidade Federal Fluminense
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	13
1	REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM RESENDE, ITATIAIA E PORTO REAL	19
2	A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL E AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO DO VALE PARAÍBA FLUMINENSE	37
2.1	Histórico da indústria automobilística no Brasil e as transformações do mundo do trabalho	38
2.2	A política industrial brasileira e os regimes automotivos	42
2.2.1	<u>Novo Regime Automotivo (1996 – 1999)</u>	45
2.2.2	<u>Inovar-Auto</u>	46
2.2.3	<u>Programa Rota 2030</u>	47
2.2.4	<u>Programa Mover</u>	50
2.3	A ação do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense e o perfil dos trabalhadores	51
2.4	Contrapontos do mundo do trabalho entre o Rio de Janeiro e a região do Vale Paraíba fluminense	55
3	DINÂMICAS INDUSTRIAIS, INOVAÇÃO E POLÍTICA INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	57
3.1	A inovação no Rio de Janeiro, de acordo com a PINTEC	58
3.2	O histórico da industrialização do Rio de Janeiro	61
3.3	Políticas industriais na região do Vale Paraíba fluminense	63
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
	REFERÊNCIAS	69
	APÊNDICE A – Transcrição da entrevista com o presidente do sindicato dos metalúrgicos do sul fluminense Edmar Miguel	73

INTRODUÇÃO

Mais do que nunca a Geografia Econômica e a Geografia da Indústria assumem importância no campo das ciências humanas para teorizar o contexto atual das crescentes transformações econômicas, produtivas e do capital. Desta forma, adotar uma perspectiva geográfica para compreender os processos que permeiam as dinâmicas econômicas do mundo e do Brasil, envolvem um olhar multiescalar capaz de transitar nas diferentes escalas – temporais e espaciais – para pensar o hoje e, quem sabe, tendências para o futuro.

Nesse contexto, podemos adiantar que o trabalho em questão procurou investigar em que medida o processo de reestruturação produtiva e as inovações econômicas se materializam na região frente às transformações do capitalismo, para compreender de que forma as transformações do mundo do trabalho, atrelado ao processo de reestruturação produtiva, altera o perfil do trabalhador na indústria automobilística, na região do Vale Paraíba fluminense. Para alcançar tal intento, é necessário construir um percurso histórico do processo de reestruturação produtiva e de industrialização brasileira.

Inicialmente, é importante destacar que o fenômeno de reestruturação produtiva é multifacetado e atinge diferentes regiões do globo de formas igualmente distintas. Isto é, há uma conjuntura histórica, geográfica e territorial que antecede os indícios do processo e que refletem diretamente no modo como o processo ocorre. Assim, acrescentamos que os próprios efeitos deste processo são distintos quando pensamos os países de tradição industrial *versus* os de industrialização tardia, como o Brasil, México e Argentina.

No Brasil, o fenômeno da reestruturação produtiva se inicia em 1970 com a introdução dos círculos de controle de qualidade (CCQ) e, de acordo com Serafim (2011) “esse processo reflete a crise do padrão fordista no plano mundial e a gestação de um novo padrão de acumulação e regulação e se desenvolve diferencialmente em cada país ou região do mundo” (Serafim, 2011, p. 57). No decorrer da década de 1980, determinadas técnicas japonesas são implantadas de modo mais intenso pelas empresas e ainda de acordo com Serafim (2011), a reestruturação produtiva afeta especialmente o complexo automotivo (montadoras, autopeças), ramos petroquímico e siderúrgico. É na década de 1990 que a reestruturação assume outra faceta, especialmente com o processo de abertura econômica vivenciado pelo Brasil. Assim, as empresas adotam um conjunto de técnicas, inovações tecnológicas e novas formas organizacionais que vão reorganizar o espaço, a indústria e o trabalho.

Uma das dimensões da reestruturação produtiva são os efeitos que perpassam as relações de trabalho. Com as novas formas organizacionais que foram introduzidas, houve sérias implicações tanto na flexibilização das relações de trabalho quanto na dinâmica do emprego. Neste sentido, convém apontar, a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional em 1993, localizada em Volta Redonda, que a partir de sua privatização instaura outra lógica nas relações espaciais, sociais e de trabalho. A privatização, resultado da abertura econômica e adoção de políticas neoliberais, reduziu fortemente o quadro de funcionários, o que à época configurou momento de crise – social e econômica – para a região.

Ampliando a linha de raciocínio ao pensar em reestruturação produtiva, deve-se resgatar o período passado marcado pelo fordismo (e o auge do modelo), o momento de crise, o pós-fordismo e as implicações neste processo. Como assevera Santos (2015, p. 201):

A crise do modelo fordista de produção, que se evidencia na década de 1970, desencadeou um longo processo de reestruturação dos setores econômicos e trouxe, em seu bojo, transformações nas esferas sociais e política, a partir das mudanças no mundo do trabalho e a forma de atuação dos estados nacionais.

O processo de reestruturação produtiva, orientado também pelo processo de reestruturação do capital se expressa de forma mais intensa na década de 1990 no Brasil, sendo este período um marco temporal para os estudos dedicados a entender o fenômeno em suas diferentes possibilidades analíticas. Como dito anteriormente, este trabalho busca investigar a dimensão espacial do processo de reestruturação produtiva e seus impactos no mundo do trabalho no estado do Rio de Janeiro (ERJ), mais especificamente na região do Vale do Paraíba fluminense.

Em tais perspectivas, pode-se afirmar que a região do Vale Paraíba fluminense e a indústria automobilística se constituíram como o retrato do processo de reestruturação produtiva no Brasil e no Rio de Janeiro. Além disso, compreende-se a partir das palavras de Adriano Botelho (2002) que a inovação, sobretudo a inovação gerencial foi de extrema importância para o aumento da produtividade diante das significativas transformações após 1990 (Botelho, 2002). De acordo com as palavras de Glauco Arbix “o processo de inovação resulta crescentemente de interações complexas entre indivíduos, firma e outras instituições produtoras de conhecimento, nos níveis local, nacional e mundial” (ARBIX, 2007, p. 38).

A indústria automobilística hoje é um marco na região do Vale Paraíba fluminense. Neste sentido, podemos citar a territorialização de algumas como: Fábrica da Nissan do Brasil em Resende, a PSA Peugeot Citroen em Porto Real, Volkswagen - Man Latin America Caminhões & Ônibus em Resende, Jaguar Land Rover em Itatiaia e a Hyundai também em Itatiaia. Desta forma, convém apontar que a indústria automobilística tem como característica

um forte encadeamento produtivo no que diz respeito a complementariedade exercida pelas montadoras e seus serviços.

A década de 1990 é fundamental para compreender os caminhos da indústria fluminense. Em meados da referida década a região do Vale Paraíba fluminense passa a atrair investimentos e indústrias, especialmente no setor automobilístico, como a Volkswagen (1995) e pode-se afirmar que a escolha do município de Resende foi tida como possibilidade de reinserção da região no movimento econômico do país (Bentes, 2017). Outrossim, torna-se oportuno frisar que a instalação desta automobilística na região foi tida como um demonstrativo do movimento dinâmico que iria ser vivenciado pela região no século XXI.

Vale considerar que, apesar do intenso processo de atração de indústrias automobilísticas e a consequente inserção de montadoras cujo objetivo é o fornecimento de autopeças, os dados evidenciam o declínio dos empregos industriais em detrimento do aumento expressivo dos serviços industriais. Essa aparente contradição, da qual a temporalidade é mais recente, demonstram a necessidade de ampliar as contribuições acerca dos movimentos díspares da indústria fluminense.

No que diz respeito ao processo de inovação, vale considerar que uma das bases dimensionais da inovação é a interação entre múltiplos agentes, um destes sendo as instituições produtoras de conhecimento. Sendo assim, o conhecimento torna-se vital para inovação e, ao mesmo tempo, aprofunda-se cada vez mais a economia do conhecimento.

Diante do contexto de globalização e reestruturação produtiva na qual estamos inseridos, se torna inconcebível pensar as inovações econômicas dissociadas de um contexto histórico da produção do capital. Desta maneira, afirmamos que as inovações de processo e gerenciais são formuladas como ponto chave para o aumento de produtividade e como forma de encarar o acirramento da competitividade empresarial. Neste ínterim, assiste-se a uma mudança significativa nos padrões de relação entre as indústrias automobilísticas e as empresas complementares que prestam seus serviços. Exemplificando o que foi dito anteriormente, podemos citar o exemplo da Volkswagen, com a implementação do consórcio modular. Nesta experiência, a Volks, traz para dentro da fábrica os seus próprios fornecedores e os torna diretamente responsáveis pela montagem dos veículos. Para compreender melhor o funcionamento do consórcio modular, Tunes (2019, p.89) diz que:

são 7 sistemistas que operam parte do processo de produção que é, portanto, descentralizado do ponto de vista organizacional. Isso significa em outras palavras que para a produção do veículo, nesse caso caminhões que é a especialidade da unidade fabril de Resende, há uma cooperação entre diferentes capitais que atuam em rede para a finalização do produto, denotando a adoção da “desintegração vertical” como parte da estratégia de produção.

Com base no que apontamos anteriormente, pode-se dizer que os moldes fordistas já não se encaixam mais para pensar os processos produtivos e organizacionais, tendo as inovações econômicas como base para repensar e elaborar outros processos gerenciais. Cabe ressaltar, inclusive, que as inovações gerenciais e de processo, que são duas formas como as inovações econômicas acontecem, estabelecem relações diretas com o cotidiano fabril e, em dada medida, contribuem para a transformação do trabalhador fabril.

De modo geral, dois aspectos merecem atenção: o primeiro diz respeito à investigação dos elementos que configuram o movimento e o mundo do trabalho da região e, o segundo, é que se torna necessário afirmar que o dito processo de desindustrialização não é o mais adequado para explicar o quadro fluminense. Neste sentido, é válido ressaltar que os dados quantitativos por si só não dão conta de explicar uma realidade complexa e em constante transformação, sendo necessário a incorporação de outras variáveis para uma leitura mais adequada. Em tais perspectivas, é preciso destacar a importância crescente que os serviços industriais têm assumido neste contexto do século XXI.

O movimento de atração de indústrias automobilísticas que marcou a virada do século XX para o século XXI revelou uma outra organização espacial da indústria e nova divisão territorial do trabalho no estado do Rio de Janeiro. Acrescenta-se a este contexto, a ampliação e consolidação das inovações de processo e inovações gerenciais como uma das facetas do processo de reestruturação produtiva. Entender a atual conjuntura do Vale Paraíba fluminense é compreender também o contexto das profundas transformações, no que diz respeito a base produtiva, que o estado do Rio de Janeiro tem vivenciado. E, em algum grau, entender a lógica do movimento da indústria no estado do Rio de Janeiro é investigar, também, as transformações vivenciadas pelo Brasil, evidenciando a totalidade em constante movimento. É de todo oportuno frisar que, diante das potencialidades materializadas na ampliação dos espaços de debates centrados na Geografia Econômica e Geografia da Indústria, o trabalho aqui exposto configura-se como uma iniciativa de compor esta agenda de pesquisa.

Pretende-se reforçar que temos como objetivos específicos compreender de que forma a indústria automobilística relaciona-se com o processo de inovação e, por fim, analisar as particularidades da espacialidade das montadoras. Vale frisar que o recorte espacial da pesquisa, que é multiescalar, trata-se da região do Vale Paraíba fluminense, com ênfase nos municípios de Resende, Porto Real e Itatiaia. Neste sentido, reforçamos que para apreender a totalidade dos processos, se fez necessário uma interpretação que considere os aspectos econômicos e industriais do Brasil, estado do Rio de Janeiro e a região.

Em um primeiro momento, houve um cuidadoso levantamento bibliográfico, alinhado de forma coesa com a proposta teórica do trabalho e à problemática de pesquisa, em bases acadêmicas como o Google Acadêmico, além de buscas em acervos digitais das bibliotecas universitárias (USP, UERJ, UFF, entre outras); coleta de dados secundários a partir do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), da Relação Anual de Informações Sociais – Ministério do Trabalho e Emprego (MTE/RAIS).

A entrevista, que foi semiestruturada, foi utilizada como método para traçar o perfil dos trabalhadores da indústria de transformação, com o objetivo de identificar as mudanças que tem perpassado o perfil do trabalhador fabril, especialmente com os impactos da reestruturação produtiva. Conforme apontam Boni & Quaresma (2005, p. 75) “a principal vantagem da entrevista aberta e da semiestruturada é que essas duas técnicas quase sempre produzem uma melhor amostra da população de interesse”.

Considera-se como ponto alto dos procedimentos metodológicos, a entrevista realizada com o Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos Ademir Miguel, cujas informações foram valiosas para compreendermos mais sobre o Sindicato, suas movimentações em direção a garantia dos direitos dos milhares de trabalhadoras e trabalhadores industriais.

Os mapas temáticos são ferramentas importantes para ilustrar e dar concretude aos dados que se quer representar. De acordo com os objetivos e com o que se deseja atingir, optou-se pelo QGIS, por ser um software gratuito, com amplo conteúdo disponível na internet e que possui fórum próprio, o que permite maior interação dos usuários.

Nesta pesquisa, o trabalho de campo mostra-se relevante pois é a partir dele que teremos dados empíricos que serão trabalhados e analisados em consonância com a bibliografia. O trabalho de campo foi realizado em abril deste ano, com uma visita técnica em áreas próximas as fábricas da Volkswagen (Resende) e Nissan (Itatiaia), com o objetivo de analisar e registrar a paisagem industrial. Vale ressaltar que, no dia em que foi realizada a visita, encontramos dois desafios que merecem exposição: a) houve uma dificuldade muito grande em contactar, por exemplo, profissionais de comunicação ou assessoria da Volks e; b) houve uma troca de turno do trabalho em vista do feriado estadual de São Jorge, já previamente combinado com o sindicato e as demais indústrias da região. Essa dificuldade em estabelecer contato com os profissionais da empresa e os trabalhadores fabris impediu a

ampliação de informações de análise sobre o turno de trabalho, se é oferecido algum transporte para os trabalhadores e observar, melhor, o ambiente fabril.

No que diz respeito aos processos de reestruturação produtiva e inovação, há uma vasta bibliografia disponível em bibliotecas e acervos digitais. Podemos citar Floriano Godinho (2006); Regina Tunes (2019); José Ricardo Ramalho (2006); Marco Aurélio Santana (2006), Giovani Alves (2006); Solange Maria Pimenta (2002), Ricardo Antunes (2004). A base teórica acima nos permitiu compreender e, delinear, o que chamaremos de mundo do trabalho.

A presente pesquisa está organizada em três seções. O primeiro capítulo, intitulado **“Reestruturação produtiva da indústria automobilística em Resende, Volta Redonda e Porto Real”**, tem como foco o processo de reestruturação produtiva na região do Vale Paraíba fluminense. Desta forma, buscamos realizar um levantamento a fim de retomar os processos ocorridos na década de 1990, cujo contexto histórico e geográfico se mostrou fundamental para a compreensão dos processos apreendidos. Além disso, queremos evidenciar a mudança do padrão de produção da CSN, que se alterou significativamente após sua privatização em 1993.

O segundo capítulo, intitulado **“A indústria automobilística no Brasil e as transformações no mundo do trabalho do Vale Paraíba fluminense”** terá como esboço o foco no perfil dos trabalhadores. Assim, buscaremos compreender de que forma a inserção das indústrias automobilística, altera o mundo do trabalho fluminense.

O terceiro capítulo, intitulado **“Dinâmicas industriais, inovação e política industrial do estado do Rio de Janeiro”** buscará compreender a atuação do Estado, as políticas públicas e as inovações econômicas que diferenciam essa região das demais no estado do Rio de Janeiro.

1 REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM RESENDE, ITATIAIA E PORTO REAL

Existem diversas maneiras de compreender as transformações vivenciadas pela indústria, seja a partir de uma literatura multidisciplinar como a que compõe a Geografia Econômica, a partir de uma leitura sociológica ou mesmo econômica. Neste trabalho, assentamo-nos em uma base com contribuições da Geografia, portanto privilegia-se a perspectiva territorial e a dimensão do espaço para a leitura dos processos de reestruturação produtiva e inovação.

O final do século XX e, sobretudo o alvorecer do século XXI, denotam significativas transformações industriais, tanto na escala nacional quanto na estadual. Estas transformações são resultado do processo de reestruturação produtiva, das quais os efeitos excedem o chão de fábrica, alterando também a forma de produzir, onde produzir e o que produzir. Ademais, pode-se dizer que o processo de reestruturação abre caminhos para outros processos como o de inovação, reestruturação urbana e reestruturação regional.

Em dada medida, o processo de reestruturação do capitalismo, com base na crise vivenciada nas décadas de 1970 e 1980, redimensionou a economia mundial. Com a crise do modelo fordista/taylorista e a transição para o modelo de acumulação flexível (toyotista), mais do que mudanças na base técnica e organizacional a fim de atender às exigências do capitalismo, visualiza-se também a instauração da precarização do trabalho – muito visível na indústria inicialmente – e mudanças significativas no perfil do trabalhador e em consequência, no mundo do trabalho. Tal questionamento, presente na literatura consultada, é a razão pela qual este trabalho torna-se relevante para a Geografia, haja vista a necessidade de discutir a relação entre a reestruturação produtiva, a transformação do mundo do trabalho e a produção do espaço.

É a partir da década de 1990 que o Rio de Janeiro, sob o contexto de guerra fiscal, se insere numa disputa intensa de atração de investimentos e empresas para seu território, sobretudo do setor automobilístico, e a região do Vale do Paraíba fluminense – que já sediava a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda e outras indústrias – vivencia o processo de reestruturação produtiva. O potencial industrial da região possui raízes históricas no início do século XX, quando o capital proveniente do declínio da economia cafeeira estimula, em parte, a industrialização na região e no estado.

A referida região que já contava com algumas indústrias têxtil, se industrializou com impulso significativo a partir da implementação CSN. Isto ocorreu principalmente pela prática de “cinturão de fornecedores”, que revelava o comprometimento da empresa em adquirir produtos e contratar serviços instalados na própria região.

Esta ação, durante décadas, colocou a CSN como peça-chave para o dinamismo industrial regional, haja vista o grau de importância e encadeamento produtivo exercido por ela. Contudo, após a privatização não houve continuidade desta prática regional, levando diretamente a reestruturação da produção, diminuição da força de trabalho e, como consequência, fechamento de várias empresas parceiras, além de crise local.

A organização espacial e industrial da região do Vale do Paraíba fluminense, estruturada de acordo com empresas majoritariamente de capital estrangeiro, alteram a divisão territorial do trabalho, questão fundamental para pensar a dimensão espacial e a seletividade do capital, especialmente comparado com o Rio de Janeiro.

O objetivo central, por sua vez, é compreender como a sua crescente dinamicidade do ponto de vista industrial representa um movimento contrário a dinâmica industrial fluminense. Para tanto, é preciso investigar o significativo processo de reestruturação produtiva em curso na região desde a década de 1990. A referida região, como já apontado antes, é geograficamente estratégica: encontra-se em um eixo que privilegia a mobilidade e fluidez do capital e se localiza no entroncamento entre duas grandes metrópoles, São Paulo e Rio de Janeiro. Anota-se ainda que a região é cortada pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116), uma das rodovias mais importantes do país. A fim de responder o objetivo proposto, a partir da região do Vale Paraíba fluminense, delimitou-se os municípios de Volta Redonda, Resende e Porto Real que ajudam a explicar a dinamicidade industrial a ela conferida.

Ademais, ressalta-se que tais municípios tiveram suas dinâmicas econômicas e espaciais profundamente alteradas pelo processo de reestruturação produtiva. O município de Volta Redonda, que abriga a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), fundada em 1941, teve sua história marcada pelo dinamismo industrial que alterou significativamente a produção do espaço do município e região. Ao final do século XX, sob outro contexto político-econômico, a privatização da CSN, orientada pelo fortalecimento do neoliberalismo no Brasil, provocou, para além de mudanças espaciais, alterações significativas no mundo do trabalho do município e da região como um todo.

Na década de 1990, para além do fato de um número significativo de trabalhadores terem sido despedidos, há o movimento de atração de indústrias automobilísticas que marcou a virada do século XX para o século XXI e revelou uma outra organização espacial da

indústria e nova divisão territorial do trabalho no estado do Rio de Janeiro. O município de Resende, com a atração da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen (VW) em 1996, marcou um momento importante para a região haja visto que configurou a possibilidade de novos investimentos de indústrias do ramo automobilístico e a atração de montadoras relacionadas a tais atividades industriais. Um outro marco para o município é a criação, em 2005, do Programa de Atração de Investimentos Estruturantes no Município De Resende (RESEINVEST), programa fiscal para atração e instalação de empresas na cidade, a partir da política de isenção fiscal.

O encontro desses elementos espaciais e temporais denotam a importância do município para compreender o processo de reestruturação produtiva e espacial da região. Compreender a dinâmica industrial e o processo de reestruturação produtiva é entender também os movimentos contrários e contradições inerentes. Este processo, foco importante da pesquisa, exhibe sua contradição de modo mais significativo nos municípios citados anteriormente.

A construção deste aporte teórico fundamenta-se em autores e teorias nas quais ajudam a responder a problemática de pesquisa. Desta forma, para consolidar os debates sobre reestruturação produtiva, utiliza-se do caminho bibliográfico já percorrido por Giovani Alves (2006), Regina Tunes (2020), Floriano Godinho (2008), Edilson Alves Pereira Júnior (2017), entre outros. Para avançar na discussão sobre o mundo do trabalho e a precarização do trabalho, utilizou-se Giovani Alves (2006) e Ricardo Antunes (2018). Este trabalho exige uma investigação multiescalar. Entender a atual conjuntura do Médio Paraíba é compreender também o contexto das profundas transformações, no que diz respeito a base produtiva, que o estado do Rio de Janeiro tem vivenciado. E, em algum grau, entender a lógica do movimento da indústria no estado do Rio de Janeiro é investigar, também, as transformações vivenciadas pelo Brasil.

O contexto de avanço das práticas neoliberais aos finais do século XX, marcado pelo processo de abertura econômica a capitais estrangeiros, altera significativamente o contexto fluminense. Neste sentido, o estado do Rio de Janeiro passou a se lançar, cada vez mais e com mais força em um contexto de guerra fiscal (onde entes federativos disputam a atração de investimentos de empresas), agravado pela política de isenção fiscal e que tem a região do Médio Paraíba fluminense como símbolo deste processo. Na década de 1990, a região do Médio Paraíba fluminense, passa a atrair investimentos e indústrias, especialmente do setor automobilístico, como a Volkswagen (1996) e pode-se afirmar que a escolha de localização

em Resende foi tida como possibilidade de reinserção da região no movimento econômico do país (Bentes, 2017).

No início do século XXI, outras indústrias também foram instaladas, programas de atração foram criados e empregos foram gerados. Sob uma outra lógica, as relações de trabalho foram precarizadas e as relações espaciais foram alteradas com o processo de reestruturação produtiva em curso. Cabe ressaltar que uma das dimensões – mais nocivas – da reestruturação produtiva podem ser observadas no que diz respeito as relações de trabalho. Com as novas formas organizacionais que vinham sendo introduzidas, houve sérias implicações tanto na flexibilização das relações de trabalho quanto na dinâmica do emprego. Essas transformações também são chaves para entender os elementos que compõe o mundo do trabalho do Médio Paraíba fluminense.

Neste sentido, convém reforçar que a privatização da CSN em 1993, instaurou outra lógica nas relações sociais, espaciais e de trabalho. A privatização, resultado da abertura econômica reduziu drasticamente o número de funcionários, que ocasionou momento de crise para a região, haja visto o papel que a companhia exercia. Concordamos com Antunes (2018) ao dizer que “são mudanças impostas pelo processo de financeirização e mundialização da economia num grau nunca alcançado, pois o capital financeiro passou a dirigir todos os demais empreendimentos do capital, subordinando a esfera produtiva e contaminando todas as suas práticas e os modos de gestão do trabalho” (Antunes, 2018, p. 153).

A dinâmica industrial dos municípios de Volta Redonda, Porto Real e Resende são particularmente explicativas do movimento dispare no qual caminha o Médio Paraíba fluminense e no qual se difere bastante do estado do Rio de Janeiro. Como apontado pela literatura, a dinâmica industrial fluminense vem perdendo destaque. Entretanto, dois aspectos precisam de destaque: o primeiro diz respeito a investigação dos elementos que configuram o movimento e o mundo do trabalho da região e o segundo é que se torna necessário afirmar que o dito processo de desindustrialização não é o mais adequado para explicar o quadro fluminense.

Neste sentido, para Tunes (2019): a região se destaca por representar hoje um contraponto em relação ao decréscimo produtivo do estado do Rio de Janeiro que os dados da indústria de transformação comprovam. Mas também, para além de uma questão apenas estatística, podemos afirmar que a região tem apresentado recentemente uma dinâmica econômica de natureza diferenciada a partir do desenvolvimento de atividades inovadoras no processo produtivo e relacionadas à indústria de transformação.

Neste ínterim, a pesquisa proposta busca contribuir e avançar à luz da geografia econômica, nos debates feitos sobre dinâmicas industriais e sobretudo, admitindo as particularidades do estado do Rio de Janeiro. Pensar sobre a dinâmica industrial fluminense, é também pensar as transformações do mundo do trabalho e em conjunto com as transformações ocorridas em escala nacional.

As transformações produtivas e econômicas cujo estado do Rio de Janeiro tem passado suscitam pesquisas para a área, no entanto, realizar o esforço analítico de investigar a atual geografia econômica e industrial fluminense é um exercício teórico complexo. Neste sentido, cabe ressaltar que pensar a metodologia e os processos investigativos para a construção de uma pesquisa em geografia da indústria também se configura como um desafio.

O processo que mostra e evidencia o declínio da indústria fluminense não vem de agora. Está inserido em outros processos cuja temporalidade é anterior ao momento presente. A superação do estado de São Paulo frente ao estado do Rio de Janeiro e sua produtividade diferenciada, a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília e a forte dependência para com os investimentos do Governo Federal são alguns dos fatores que delineiam, ainda que de maneira rápida, o seu declínio. Cabe ressaltar que as dificuldades econômicas associadas com dilemas sociais na década de 1990 também contribuíram para um panorama desfavorável.

Mais uma vez, destaca-se que década de 1990 é crucial para o entendimento dos processos ocorridos no estado do Rio de Janeiro. Trata-se de uma década em que o processo de reestruturação se evidencia cada vez mais intenso, marcado, para além do processo de abertura econômica, da intensidade e protagonismo das isenções fiscais. Neste sentido, a região do Médio Vale Paraíba fluminense e a indústria automobilística são o retrato deste processo. Nas palavras de Botelho (2002, p.59): “com relação ao caso particular da indústria automobilística, as transformações que se deram após 1990 obrigaram as empresas do setor a um intenso processo de reestruturação, obtendo um aumento da produtividade por meio de inovações na gestão e de maior automação da linha produtiva, com a consequente redução do número de postos de trabalho”.

Os municípios de Resende, Itatiaia e Porto Real foram fortemente contemplados pelas isenções fiscais fluminenses. Em meados da década de 1990, o município de Resende se colocou como disponível, e aberto a oferecer o que fosse necessário para receber e instalar a fábrica da Volkswagen em seu território. Tal negociação foi ferrenha com o município de São Carlos, no estado de São Paulo, no entanto, Resende acabou sendo escolhida a partir, além das

isenções fiscais, de questões políticas. O estado de São Paulo, tradicionalmente e dentre outros fatores, apresentava ação sindical mais consolidada (Bentes, 2019).

Retomando o que outrora foi dito, a escolha do recorte espacial é intencional. A região do Vale do Paraíba é duplamente estratégica: pelo seu passado cafeeiro e as redes técnicas ainda materializadas no espaço e por sua localização entre os mais importantes mercados consumidores do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro. Brevemente, pode-se fazer um resgate histórico para contextualizar que o declínio da atividade cafeeira teve ligação direta com o surgimento de algumas indústrias no estado.

A indústria automobilística hoje é um marco na região. Podemos citar algumas como: Fábrica da Nissan do Brasil em Resende, a PSA Peugeot Citroen em Porto Real, Volkswagen-Man Latin America Caminhões & Ônibus em Resende, Jaguar Land Rover em Itatiaia e a Hyundai também em Itatiaia. No que diz respeito a esta indústria em específico, é válido mencionar o seu potencial de encadeamento produtivo pela relevância do fornecimento de peças e serviços necessários. Ademais, outros dois aspectos merecem atenção: 1) os efeitos da instalação da Volkswagen em Resende e da PSA em Porto Real foram imediatos, desde o aumento de recursos públicos até criação de novas empresas e novos postos de trabalho; 2) a história dos municípios tanto de Resende quanto de Porto Real estão associadas a grandes indústrias dos mais variados setores.

Para além do marco na região, a indústria automobilística consagra o período das grandes transformações da indústria brasileira e sobretudo fluminense, impulsionadas pelo processo de reestruturação produtiva e inovação. Neste sentido, é importante ressaltar ainda que ela em si, transforma o mundo do trabalho regional, ao passo que produz novas espacialidades e uma nova lógica de consumo que é incorporada, pouco a pouco, pelo capital imobiliário. As ações e sucesso deste capital, inclusive, relacionam-se diretamente com a formação de um novo operariado fabril, agora com uma formação diferenciada e desejos de consumo também diferentes. Conforme apontam os autores “a formação de uma nova classe operária industrial, ligada a indústria de veículos, altera o perfil do operariado metalúrgico regional” (Ramalho; Santana, 2006, p.26).

Pretende-se refletir, ainda, a ideia de que as inovações econômicas citadas anteriormente, materializadas no chão da fábrica com a adoção do consórcio modular, por exemplo, retratam muito bem as transformações na morfologia das empresas (De Mattos, 1998). Neste sentido, as transformações na morfologia das empresas, que potencializa e prioriza a atuação em rede, com a presença de diferentes capitais, cristaliza também a mudança na paisagem industrial da região. Um bom exemplo comparativo é a morfologia da

CSN, da década de 1940, em relação a Volks, da década de 1990. Ambas realizam um papel importantíssimo na região, e traduzem bem as características do tempo histórico na qual foram pensadas e construídas. As imagens serão ilustrativas para melhor compreender o que queremos dizer.

Figura 1 – Companhia Siderúrgica Nacional vista de cima, em Volta Redonda (RJ).



Fonte: ARGOSFOTO, 2024.

Na imagem acima, pode-se observar a centralidade do prédio principal da CSN verticalizado, acompanhado de outras instalações. Vale ressaltar ainda que a Companhia está bem próximo ao Rio Paraíba do Sul e relativamente próximo a uma área residencial, o que contribui com a ideia de que houve um processo de urbanização no entorno da fábrica, reforçando a centralidade da CSN na dinâmica espacial da região. Convém apontar, neste momento, que a fábrica para além de referência simbólica do município de Volta Redonda, criou modos de comportamento e novas formas de socialização (Pimenta; Correa, 2001).

Figura 2 – Fábrica da Volkswagen vista de cima em Resende, RJ



Fonte: Volkswagen, 2024.

Ao comparar esta figura com a anterior, as diferenças são notórias. Isto porque há uma mudança significativa quanto a forma e ao padrão de localização entre as duas empresas. A CSN, por sua vez, tem sua localização e o desenvolvimento de sua atuação no coração de Volta Redonda, imbricando sua história com o próprio desenvolvimento do município e região. A Volkswagen apresenta morfologia distinta ao implementar uma planta mais horizontal, com uma vasta extensão territorial e mais afastada dos centros urbanos. Desta forma, o padrão de localização exercido pela Volkswagen e PSA, por exemplo, vão de encontro ao que os autores Ramalho e Santana (2006) afirmam sobre as “plataformas satélites”, onde as empresas são colocadas a uma certa distância de grandes áreas urbanas como forma de estimular o desenvolvimento regional.

Figura 3 – PSA vista de cima, em Porto Real (RJ)



Fonte: PSA (2024).

A fotografia aérea da PSA em Porto Real, corrobora com o argumento colocado anteriormente. Neste sentido, não se pode negar que com o processo de reestruturação produtiva, para além de mudanças internas como questões organizacionais ou um quadro de funcionários mais enxuto, há uma mudança na morfologia das empresas, bem como alterações no que diz respeito as noções de tempo e espaço. Cabe ressaltar que tais mudanças também encontram respaldo em atuações permissivas nas mais variadas esferas de poder, sobretudo no poder municipal, que contribuiu com doações de terrenos, isenção de impostos e obras de infraestruturas para melhorar o acesso a essas empresas.

Para corroborar com o argumento exposto até aqui, utilizaremos as imagens de satélite a nosso favor. As figuras a seguir, 4, 5 e 6 procuram evidenciar alguns aspectos que foram observados no trabalho de campo. O primeiro deles é que o limite dos municípios de Resende e Porto Real é estabelecido pelo rio Paraíba do Sul, isto é, a oeste do território de Resende, com a presença da fábrica da Volkswagen e, a leste o território de Porto Real com a fábrica da PSA Peugeot Citroen. Vale lembrar que o município de Porto Real esteve vinculado ao município de Resende até meados da década de 1990, tendo a culminância de sua emancipação associada a um projeto político voltada a instalação da Volkswagen. O segundo é que elas estão consideravelmente distantes dos centros das cidades nas quais estão localizadas, fato este que, inclusive, dificultou a realização do trabalho de campo sem um

carro próprio. Como será visualizado na figura 6, as fábricas estão margeadas pela rodovia Dutra e estão em contato com outras tantas rodovias, federais e estaduais, que ajudam na fluidez do capital.

Figura 4 – Imagem de satélite das fábricas da Volkswagen e da Peugeot Citroen



Fonte: Google Earth, 2024. Organização própria.

Conforme dito anteriormente, as imagens de satélite são ferramentas potentes para compreender a distribuição das atividades humanas e industriais. Em nosso trabalho, cumprem o objetivo de dimensionar a grandiosidade das plantas industriais das indústrias automobilísticas que nascem, no Brasil, no final do século XX e o início do século XXI. Diferente das indústrias mais tradicionais do início do século XX, mais verticalizadas e em grandes prédios, essas indústrias mais recentes apresentam tanto um padrão na forma quanto na localização.

Cabe ressaltar a proximidade entre as fábricas da Volkswagen em Resende e a da PSA Peugeot Citroen em Itatiaia que, segundo as placas presentes na BR-116, juntas formam um distrito industrial. Estes municípios são separados pelo rio Paraíba do Sul, que corta os estados do Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, configurando-se como o mais importante do território fluminense.

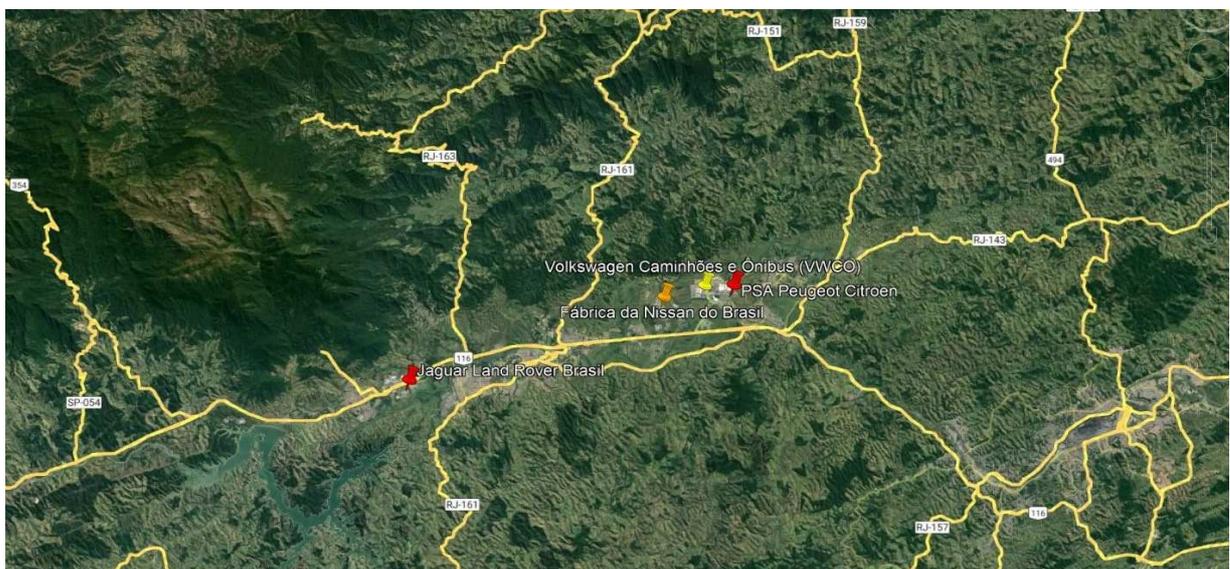
Figura 5 – Imagem de satélite das fábricas da Volkswagen, PSA Peugeot Citroen e Nissan do Brasil (2024)



Fonte: Google Earth, 2024. Organização própria.

Esta imagem, diferente das outras, busca evidenciar a Fábrica da Nissan, em Itaiaia, que também está muito próxima as demais já mencionadas. Outro ponto que foi percebido durante o trabalho de campo é que essas indústrias carregam consigo um potencial muito expressivo de encadeamento produtivo. Isto é, na imagem, é possível perceber a presença de empresas menores que prestam serviço de apoio, com foco no fornecimento de autopeças.

Figura 6 – Imagem de satélite com a localização das fábricas da Volkswagen e da Peugeot Citroen e as rodovias (2024)



Fonte: Google Earth, 2024. Organização própria.

As imagens de satélite, retiradas do Programa do Google Earth, abrangem a região do Vale Paraíba fluminense, com ênfase os municípios de Resende, Porto Real e Itatiaia. O intuito de cada uma delas é oferecer outra perspectiva – vistas de cima – que contraste com as imagens feitas no trabalho, das principais indústrias automobilísticas presentes na região: Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende, PSA Peugeot Citroen e Nissan do Brasil em Porto Real, e Jaguar Land Rover Brasil em Itatiaia.

Para além das fábricas, pretende-se ressaltar o padrão de localização estratégico das fábricas por estarem próximas a várias rodovias estaduais como a SP-054, RJ-161, RJ-163, RJ-151, RJ-159 e RJ143. Essas rodovias, além da Rodovia Presidente Dutra, BR-116, configuram-se como importantes eixos de movimentação e fluidez do capital.

Além das imagens de satélite, destacam-se também as fotografias retiradas no trabalho de campo, como forma de captar detalhes que nem sempre são apreendidos pela literatura ou os mapas. Pode-se exemplificar, a entrada da Volkswagen, muito próxima a empresas que prestam serviços a ela e a denominação, a partir de placas pela rodovia, de que a área se trata de um polo industrial.

Figura 7 – Entrada da Volkswagen, em Resende (RJ)



Fonte: A autora, 2024.

Figura 8 – Placa do Tecnopolo I, em Resende (RJ)



Fonte: A autora, 2024.

Ampliando a linha de raciocínio, elencamos as empresas que prestam serviço as indústrias automobilísticas com o objetivo de demonstrar o argumento anteriormente colocado: a força do encadeamento produtivo exercido por elas. Essas empresas complementares prestam variados tipos de serviços e estão localizadas em diferentes municípios, também reforçando a ideia de polo industrial. Em seus sites, é possível perceber o destaque para a inovação e as indústrias as quais fornecem seus serviços. No site da MESP, que produz ferramentas aplicadas nas indústrias, há de forma bastante clara para quais indústrias fornecem seus produtos, dentre elas podemos citar a Man Latin América, Jaguar, Nissan, Citroen, Peugeot, entre outras (MESP, 2022).

Desta forma, este forte encadeamento produtivo torna-se visível a partir do quadro 1 e a visualização no mapa (figura 9). Este encadeamento produtivo que desenvolve e se aprimora através de montadoras e o fornecimento de autopeças reforça, em algum grau, uma lógica local de alguns produtos. Trata-se de um processo contraditório pois também envolve as relações de acumulação do capital, relações essas que muitas vezes transcendem as contradições do próprio capitalismo. Dito isso, é preciso atentar para duas questões: a

primeira diz respeito ao caráter inegavelmente seletivo do capital e o segundo ao fato de que a introdução de técnicas de inovação pode contribuir para a redução de mão de obra.

Quadro 1 – Relação entre as empresas complementares ao polo metal-mecânico e a sua localização na região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)

Empresas complementares	Produção	Localização
Yorozu Automotiva do Brasil	Peças automotivas com foco em suspensão	Resende
Guardian Brasil Vidros Planos	Vidros	Porto Real
Gefco Logística do Brasil	Logística para indústrias automotivas	Porto Real
BENTELER Sistemas Automotivos Ltda	Peças e acessórios para a direção e suspensão do veículo	Porto Real
MESP Calderaria e Estruturas Metálicas Ltda	Estruturas metálicas	Porto Real
Michelin	Fornecimento de pneus	Itatiaia
Galvasud S/A	Serviços de usinagem	Porto Real
TACHI-S Brasil Indústria de Assentos Automotivos Ltda	Assentos automotivos	Resende

Fonte: Google, 2022. Org. pela autora, 2022.

De imediato, podemos apreender duas coisas do quadro acima: a) o adensamento da cadeia produtiva proporcionada pela indústria automobilística e b) a visível concentração das empresas que prestam serviços e atividades complementares às montadoras no município de Porto Real, reforçando sua centralidade na região. Tal concentração estabelece relação também com a proximidade de outras indústrias automobilísticas importantes já mencionadas acima. Cabe apontar, neste caso, que a Galvasud, em Porto Real, é uma empresa siderúrgica resultado de uma parceria entre a CSN e a ThyssenKrup, sendo considerada uma estratégia *joint venture*^{1,1}.

A produção dessas empresas, aqui chamadas de empresas complementares, variam desde a prestação de serviços (podendo ser mais específico ou não em seus próprios sites) ao fornecimento de peças como vidros, assim como a Guardian Brasil Vidros Planos, ou mesmo peças relacionadas a direção e/ou suspensão como Yorozu Automotiva do Brasil, BENTELER Sistemas Automotivos Ltda, além da tradicional Michelin, com fornecimento de

¹ Modelo estratégico de associação econômica entre duas ou mais empresas.

pneus. Cabe reforçar que as intitulamos como empresas complementares uma vez que oferecem apoio as atividades automobilísticas, contribuem para a complexidade e adensamento produtivo da região.

Figura 9 – Localização das indústrias automobilísticas da região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)



Fonte: IBGE (2021). Organização de Luciana Borges de Oliveira e Laura de Almeida Azevedo.

O mapa da figura 9 é fundamental para cumprir o objetivo proposto: evidenciar a proximidade entre as empresas complementares na referida região e, em especial, no município de Porto Real. Além disso, contamos com uma visualização clara de como esta concentração se realiza no espaço geográfico e, em dada medida, reforça o encadeamento produtivo à indústria automobilística. Vale destacar que, por questões metodológicas, optou-se por dar foco aos três municípios já citados anteriormente: Resende, Porto Real e Itatiaia. Entendemos que esses municípios para além da intensa dinamicidade regional são sede de grandes empresas automobilísticas (também já citadas) e das montadoras que prestam serviços e ou fornecem peças a elas.

A indústria automobilística, símbolo da reestruturação produtiva na década de 1990, exerce um papel fundamental na produção do espaço na referida região. Possui um potencial de inovação diferenciado, tanto porque produz mais (com alta produtividade) e porque produz de maneira diferenciada, isto é, existem diferenças qualitativas e quantitativas.

Uma das bases dimensionais da inovação é a interação entre múltiplos agentes, um destes sendo as instituições produtoras de conhecimento. Sendo assim, o conhecimento torna-se vital para inovação e, ao mesmo tempo, aprofunda-se cada vez mais a economia do conhecimento. Nas palavras de Tunes “isso quer dizer que, em outras palavras, que se considera como pressuposto dessa discussão que a ciência, o conhecimento e a inovação são parte do desenvolvimento geográfico desigual que revela, em alguma medida, sua totalidade que é o desenvolvimento contraditório do capitalismo” (Tunes, 2021, p. 226).

As universidades e demais instituições que produzem conhecimento, seja formal ou não, também estão dispostas na região do Médio Vale do Paraíba fluminense. No entanto, no quadro abaixo, optou-se pela escolha de instituições formais. Cabe ressaltar a importância de sistematizar esses dados uma vez que são potenciais locais para a gestão de processos inovadores.

Quadro 2 – As instituições produtoras de conhecimento formal especializadas na região do Médio Vale do Paraíba fluminense (RJ)

Instituição	Cursos oferecidos	Localização
UERJ – Faculdade de Tecnologia	Engenharia de Produção; Engenharia Química; Engenharia Mecânica.	Resende
UFF	Administração; Administração pública; Ciências contábeis; Engenharia de produção; Engenharia metalúrgica; Química.	Volta Redonda
IFRJ	Agronomia; Ciências Biológicas; Computação.	Pinheiral
FAETEC	Técnico em Fabricação Mecânica; Técnico em Logística; Técnico em Informática.	Barra Mansa
ITEC	Engenharia de Produção; Engenharia de Software; Análise e Desenvolvimento de Sistema.	Volta Redonda e Resende

Fonte: A autora, 2022.

O quadro acima é bastante interessante. O primeiro ponto que deve ser iluminado diz respeito à escolha de elencar, neste primeiro momento, instituições produtoras de conhecimento formal. Por uma questão metodológica, entendemos que as instituições

produtoras de conhecimento informal serão mais bem trabalhadas e visualizadas mediante o trabalho de campo.

Dito isso, elencou-se cinco instituições produtoras conhecimento formal presentes na região: Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) com a Faculdade de Tecnologia em Resende, a Universidade Federal Fluminense (UFF) em Volta Redonda; Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ), Fundação de Apoio à Escola Técnica (FAETEC) em Barra Mansa e Instituto Tecnológico de Capacitação (ITEC) em Volta Redonda (matriz) e em Resende (filial 1).

Quanto ao caráter das instituições escolhidas, em sua maioria são públicas, divergindo entre estadual ou federal, exceto pelo ITEC que se trata de uma instituição privada. Os cursos oferecidos variam de cursos técnicos, passam pelos cursos de graduação e, em alguns casos, cursos de pós-graduação.

Os cursos oferecidos, como já descrito anteriormente, também são estratégicos e visam dar cabo da formação dos trabalhadores (em diferentes níveis de capacitação) para atuarem nas indústrias automobilísticas ou montadoras.

Deve ser ressaltado, também, que essas instituições se configuram como espaços com alto potencial de inovação, uma vez que desenvolvem pesquisas e produzem conhecimento e integram uma tríade entre instituição produtora de conhecimento, estado e as empresas. Neste sentido, essa tríade é basilar para o processo de inovação. Portanto, ainda que não se trate somente de instituições de ensino superior, vale fazer uma correlação com o pensamento de Maia (2021, p.32):

Portanto, considerou-se que a IES atua também como um motor do desenvolvimento econômico local e regional, valorizando o seu entorno por meio da promoção econômica e cultural, observado pela presença e práticas de estudantes universitários, professores e funcionários, e do desenvolvimento regional, impulsionando a ligação com municípios em sua região de influência, especialmente aqueles que não oferecem esse tipo de atividade educacional. Nesse estudo, parte-se da premissa de que as IES possuem a capacidade de atuar no desenvolvimento socioeconômico regional, e são, portanto, agentes de produção espacial.

O que se quis enfatizar aqui é que tanto o processo de reestruturação produtiva e especialmente o de inovação produzem transformações na produção do espaço e em grande maioria, para beneficiar a lógica do capital. Dialeticamente, também pode-se dizer que “a questão da educação mais a formação técnica e profissional teve um grande estímulo nessa conjuntura” (Ramalho; Santana, 2006, p. 22)

Ampliando esta linha de raciocínio, cabe mencionar a presença de duas peças fundamentais para o desenvolvimento técnico da região: a Academia Militar das Agulhas

Negras (AMAN) e o Serviço de Aprendizagem Industrial (SENAI). Ambos foram essenciais para o desenvolvimento técnico e educacional da região, contribuindo à sua maneira e reforçando, em dada medida, o papel que as instituições tiveram na história Sul Fluminense.

A AMAN, localizada em Resende, foi responsável por elevar a qualidade educacional do município. Por se tratar de uma instituição militar e com intuito de formar militares, havia certo rigor para adentrá-la, portanto, indiretamente o nível da qualidade dos profissionais de educação aumentaram gradativamente. Evidencia-se, mais uma vez, o papel político empreendido pelas instituições na região.

Historicamente, o SENAI, em Resende, contribuiu para a formação de trabalhadores aptos para atender as demandas específicas que o setor automobilístico impôs no momento. A proposta desta instituição privada era, e continua sendo, oferecer uma formação de qualidade e rápida aos alunos, com cursos voltados para funções específicas, como a pintura automotiva (SENAI, 2024). Assim, torna-se interessante pensar a objetividade e rapidez do que é oferecido, uma vez que são ofertados cursos de aperfeiçoamento com duração de 2 meses, e cursos de especialização profissional com duração de 5 meses.

Ainda no que diz respeito ao SENAI, vale ressaltar que esta instituição privada colaborou exatamente com os objetivos da gestão da Volkswagen, além de se preparar para a chegada da PSA em Porto Real. De acordo com Ramalho e Santana (2006), o gerente da Volkswagen tinha interesse em profissionais sem ou com pouca experiência para que fossem moldados com maior facilidade, diminuindo então as chances de associação com o Sindicato.

Por fim, esse capítulo evidenciou elementos do processo de reestruturação produtiva na região em que se destacam principalmente as mudanças nas plantas fabris, conforme verificado nas imagens anteriores, sobretudo ao comparar a CSN com a Volkswagen e PSA. Nesse sentido, torna-se perceptível que o processo de reestruturação produtiva e inovação estão presentes na região ao passo em que instauram, ao longo da década de 1990, uma nova lógica organizacional e de localização fabril. Confirma-se então, com esta pesquisa, que as tendências colocadas para a referida década, permanecem para o século XXI, especialmente com as propostas de investimento e políticas industriais para a região.

2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL E AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO DO VALE PARAÍBA FLUMINENSE

A construção da fundamentação teórica realizada no primeiro capítulo, oferece suporte necessário para a investigação aqui proposta. Neste segundo capítulo, buscaremos aprofundar o mundo do trabalho da região, a fim de compreender o perfil do trabalhador fabril na indústria automobilística. Isto significa dizer que nos propomos a investigar a fundo como e de que forma a inserção das indústrias automobilísticas e industriais de apoio, alteram seu perfil, uma vez que, sua inserção já se configura como indicativos do processo de reestruturação produtiva.

Para isso, apresentamos inicialmente uma breve análise histórica da indústria automobilística brasileira e das principais políticas industriais que a fomentaram nos últimos anos, assim como uma categorização da atual produção industrial desse importante setor no Brasil. Em seguida, com foco maior no Vale do Paraíba fluminense, discutimos o perfil do trabalhador industrial e o papel dos sindicatos.

As atividades inovadoras e o processo de reestruturação produtiva alteraram significativamente o que entendemos como mundo do trabalho do Vale Paraíba fluminense. Inicialmente, torna-se relevante expor que entendemos como mundo do trabalho um conjunto de elementos que compõem a dinâmica fabril da indústria automobilística e que, inseridos em um contexto histórico e geográfico, tendem a ser reestruturado conforme a dinâmica capitalista.

Torna-se necessário também reconhecer os diferentes tempos históricos que marcam a indústria automobilística no Brasil. Este setor fora estimulado, sobretudo, a partir da década de 1950 e 1960, onde encontra terreno fértil com as políticas desenvolvimentistas do presidente Juscelino Kubitschek. Os anos que se seguiram no Brasil, consagraram a indústria automobilística como central para o desenvolvimento econômico e regional do país, tendo em vista a capacidade de gerar empregos diretos e indiretos.

O Brasil, como um país de capitalismo tardio, vivencia nas décadas de 1970 e 1980 os indícios iniciais do processo de reestruturação no Brasil, entretanto, esses efeitos já eram sentidos de forma mais forte em outros países onde o processo de industrialização fora consolidado anteriormente. É com a década de 1990 que percebemos mais fortemente os elementos centrais deste processo, que tem na indústria automobilística sua influência mais direta.

Este breve retorno a história do Brasil no século XX e deste setor industrial torna-se importante para reforçar que o papel e o padrão de atuação dessas indústrias não são mais o mesmo. Esta percepção pode ser exemplificada se compararmos, ainda que rapidamente, a região do ABC Paulista, de forte tradição industrial e o Vale Paraíba fluminense, que nasce novo, moldado com características distintas.

O conjunto de indústrias automobilísticas que se instalam na região, inserem o estado do Rio de Janeiro no novo mapa industrial do Brasil. Assim, podemos dizer que elas nascem novas, com plantas em tamanhos reduzidos, quadro de trabalhadores e trabalhadoras mais enxutos e com alta produtividade. Isto se deu por uma série de fatores, incluindo principalmente a introdução de inovações organizacionais e de gestão do trabalho e a própria informatização dos processos produtivos. Este quadro revela que, atualmente, a indústria automobilística, que cresceu em números de plantas fabris não gera uma quantidade tão alta de empregos como antes.

2.1 Histórico da indústria automobilística no Brasil e as transformações do mundo do trabalho

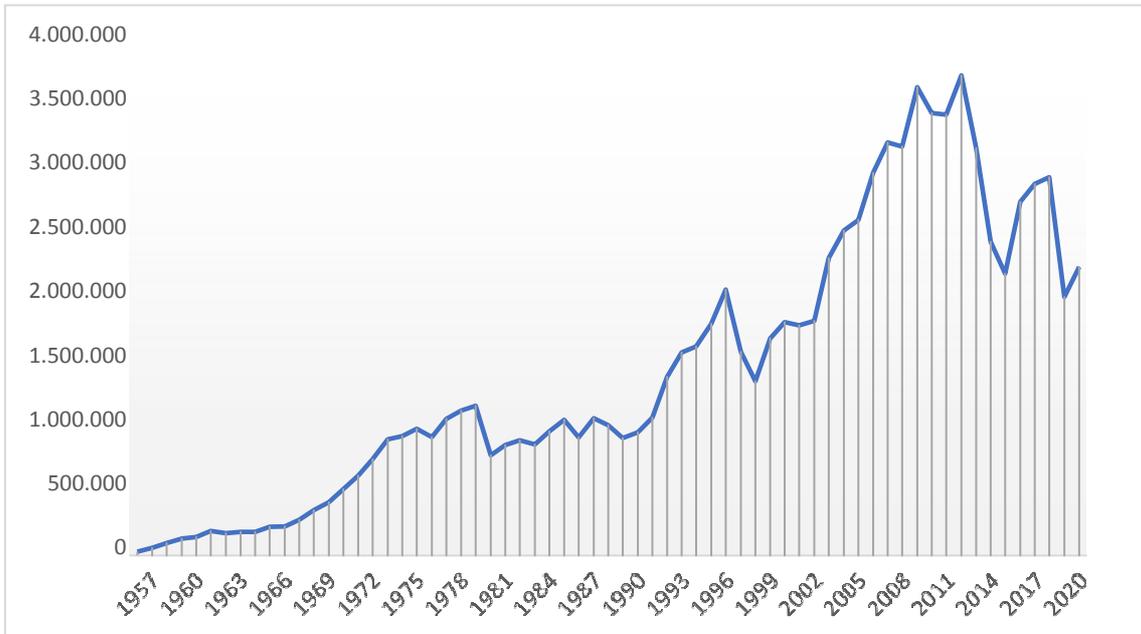
A indústria automobilística no Brasil e no mundo é fruto de um intenso progresso tecnológico, que orientou e impulsionou o desenvolvimento e o processo de industrialização em diversos países ao redor do globo. No Brasil, sua consolidação na década de 1950 é resultado da perspectiva desenvolvimentista adotada pelo governo de Juscelino Kubitschek, que via na indústria uma aposta promissora para o desenvolvimento econômico brasileiro. Conforme descrito pelo próprio presidente:

A industrialização é a diretriz correta para o desenvolvimento econômico de um país de população crescente, com um grande mercado potencial e dotado de adequados recursos naturais. Além de representar, em si, um estágio econômico evoluído, ela permite a substituição de importações e a diversificação dos artigos de exportação. Mais ainda, ela determina o progresso da agricultura, e pela valorização dos mercados de alimentos e matérias-primas, pelo estímulo à introdução de tecnologia agrícola avançada e pela absorção dos excedentes de mão-de-obra que se formam nos campos (Kubitschek, 1955, p. 18).

É a partir deste prisma que o setor automobilístico se torna relevante para a formulação de outras tantas políticas assumidas nas décadas de 1960 e 1970. Sabe-se que o período de Ditadura Militar foi marcado pela variedade de políticas voltadas a indústria

automobilística, que resvalou em um crescimento significativo no aumento da produção de veículos, sobretudo dentre os anos de 1966 até 1980, de acordo com os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) representados no gráfico abaixo.

Figura 10 – Gráfico da produção de veículos automotores no Brasil entre 1957 à 2018



Fonte: ANFAVEA, 2022.

A década de 1980, por sua vez, revelou uma série de desafios em contraposição ao período de expansão econômica e industrial vivenciado nas décadas anteriores. Neste sentido, é possível perceber tais dificuldades ao analisar o gráfico, quando há uma diminuição expressiva da produção de veículos automotores na década de 1980. “A década de 1980 mostrou-se um dos períodos mais difíceis para a indústria automobilística. O cenário de crise, aliado ao grande desenvolvimento do setor produtivo que o milagre econômico causou, gerou um excesso de produção sem a respectiva demanda” (Catto, 2015, p. 12).

Em linhas gerais, a década de 1990, já mais discutida no capítulo 1, é caracterizada pelas transformações de cunho político e econômico, no contexto da globalização. O processo de abertura econômica para capitais estrangeiros, associados as diversas concessões realizadas pelo governo federal colocou o Brasil no radar de diversas empresas. Esse destaque, consolidado pela chegada da Volkswagen ao Brasil (1996), abriu portas para negociações futuras de grande importância para o desenvolvimento da indústria automobilística no país.

Em um primeiro momento, cabe destacar que os números referentes a produção do setor automotivo, englobam, os automóveis (carros), comerciais leves, caminhões e ônibus. Portanto, o valor final aqui sistematizado refere-se a soma de todos eles. De acordo com os

dados da ANFAVEA (2022), a produção de veículos quase quintuplica no período do governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1960). Vale chamar atenção para o crescimento exponencial verificado a partir da década de 1970, quando temos os primeiros indícios do processo de reestruturação produtiva no Brasil, seguido de evidente diminuição na década de 1980.

O início dos anos 1990 apresenta crescente na produção dos veículos, tendo seu período de auge em meados da década, a partir de 1994, com 1.581.389 até 1997 com 2.069.703. Conforme dito anteriormente, este crescimento está atrelado ao processo de abertura econômica, a introdução de políticas públicas voltadas para o setor (capítulo 3), bem como a ampla oferta de políticas de isenção fiscal. Nas palavras de Catto (2014, p.12):

As grandes mudanças ocorridas na década de 1990 possibilitaram ao Brasil sua inserção no setor automobilístico internacional além de fazer com que o país fosse visto como um mercado promissor no cenário mundial, atraindo a atenção das mais diversas montadoras. A reestruturação trouxe ganhos de produtividade, além da inserção de tecnologia tanto nas linhas de montagem quanto nos veículos produzidos, tornando os veículos nacionais relativamente competitivos.

Os anos 2000 apresentam crescimento exponencial da produção, sobretudo entre os anos de 2004 até 2014, no período do governo Lula e Dilma. Vale destacar que neste período houve a adoção de políticas industriais que sustentassem o crescimento contínuo do setor. A partir de 2015, o Brasil vive um período de maior retração e instabilidade política e econômica, provocada pelo golpe da presidenta Dilma Rousseff, que também esteve atrelado ao cenário de crise global sentida por outros países. Tal cenário de crise implicou na diminuição de aproximadamente 1000 veículos comparado com os anos anteriores, sobretudo em 2013, no auge da produção com 3.738.448 veículos. Outro ponto interessante, é a considerável diminuição no ano de 2020, que fora marcado pelo início da pandemia da COVID-19, comprometendo as atividades fabris de forma geral.

Evidentemente, a indústria automobilística carrega em si um grande potencial de produção, consumo e principalmente difusão de inovações econômicas. Este panorama introduziu o setor no cerne das mudanças do mundo do trabalho experienciadas no Brasil e no mundo. Vale ressaltar, então, que a subjetividade e constituição do mundo do trabalho fabril foi amplamente transformada pelo conjunto de ações que, orientadas pelas mudanças no bojo capitalista, entendemos como reestruturação produtiva.

Antes de tudo, é preciso ressaltar que a perspectiva de mundo do trabalho que adoto neste capítulo é apenas uma dentre tantas outras já reconhecidas. Neste sentido, pode-se dizer que a abordagem do sociólogo Ricardo Antunes (2004) é a mais coerente com o aporte teórico aqui construído. Desta forma, não há a pretensão de apresentar as diferentes perspectivas já

mobilizadas sobre este referencial teórico, mas sim, a construção de um diálogo pertinente sobre o tema baseado em Antunes (2024), que se dedica há tantos anos a sociologia do trabalho.

Em diálogo com Antunes e Alves (2004), acerca das mudanças sentidas no mundo do trabalho, listamos cinco das principais tendências para o século XXI. As tendências aqui listadas estão presentes no trabalho dos referidos autores, mas foram adaptadas para corroborar, com coerência, o argumento trazido neste trabalho.

Quadro 3 – Principais tendências de transformação do mundo do trabalho para o século XXI

1	Redução do proletariado industrial, devido a reestruturação produtiva em curso
2	Aumento do proletariado de serviços, como os terceirizados e subcontratados
3	Aumento significativo da força de trabalho feminina
4	Expansão do setor de serviços
5	Aumento significativo da inclusão de jovens

Fonte: Antunes; Alves, 2004, adaptado pela autora.

Como exposto no quadro acima, as tendências elencadas ajudam a delinear melhor os elementos fundantes do mundo do trabalho que estamos investigando. Relacionando as informações obtidas no trabalho de Antunes e Alves (2004), com o perfil dos trabalhadores do Sul Fluminense, é preciso destacar que se trata de um perfil que já nasce com uma natureza diferenciada, bem como as próprias indústrias ali instaladas. Isto é, inegavelmente há uma mudança no sentido, subjetividade e percepção do operário fabril do século XX para o século XXI. Entretanto, ao abordar a classe operária que compõem os trabalhadores da indústria automobilística do Sul fluminense, é necessário compreender suas particularidades, especialmente quando contrastamos com a classe operária de regiões já tradicionalmente industriais, como é o caso do ABC paulista.

Neste ínterim, as tendências listadas acima são frutos das profundas transformações sociais, econômicas e produtivas no mundo e no Brasil. É evidente que essas transformações não atingem a todos os trabalhadores da indústria automobilística e nem a todos os lugares da mesma forma, mas é preciso entendê-las de forma mais ampla ao pensar o mundo do trabalho atual.

Considerando tais mudanças, é preciso pontuar que quando apresentamos a ideia de redução do proletariado fabril, isso se deve ao enxugamento da força de trabalho, que é orientada pela própria dinâmica do capital a fim de reduzir custos e maximizar os lucros. Esta tendência pôde ser observada com a privatização da CSN, que reduziu drasticamente seu quadro de funcionários.

Pensar o mundo do trabalho hoje é assumir, inegavelmente, a importância que o setor de serviços assumiu nos últimos tempos. E, neste contexto, a indústria automobilística carrega em si a potencialidade do encadeamento produtivo, sobretudo com o setor de serviços. Os serviços de logística e transportes são essenciais para a garantia de uma lógica de produção cada vez mais produtivista. Acrescentamos ainda que tal tendência pôde ser visualizada no trabalho de campo com a identificação de várias empresas próximas responsáveis pela prestação de serviços para as indústrias automobilísticas na região.

O aumento da força de trabalho feminina e jovem já havia sido delineado pela literatura e confirmado com a entrevista que realizamos com o presidente do Sindicato. Sabemos que os avanços culturais vivenciados nas décadas de 1960 e 1970 contribuíram para que hoje as mulheres representassem, de fato, expressividade nas indústrias. Quanto aos jovens, podemos explicar pela força do investimento em programas profissionalizantes na região, buscando criar uma força de trabalho industrial, fazendo valer os incentivos fiscais concedidos as indústrias na expectativa do desenvolvimento regional.

Vale destacar nesse ínterim que a constituição do mundo do trabalho a qual estamos nos referindo é diretamente afetada pelos efeitos da reestruturação produtiva. Isso implica dizer que as principais consequências deste processo como a terceirização, subcontratação e a alta rotatividade nas indústrias, dificultam significativamente a permanência duradoura e a noção de pertencimento do operário.

Em diálogo com a literatura e a entrevista concedida pelo presidente do sindicato do Sul fluminense, é notório como a consciência fabril é diferenciada, uma vez que o vínculo entre o trabalhador e a empresa são mais frágeis, não sendo determinantes para a permanência do mesmo em condições desfavoráveis. Assim, de acordo com o presidente do sindicato

Edimar Miguel, um ambiente fabril desagradável ou questões salariais são razões legítimas para o desligamento da empresa, impedindo que o trabalhador fabril crie prática e aprofunde seus conhecimentos nas atividades realizadas por ele.

2.2 A política industrial brasileira e os regimes automotivos

Entendemos, em consonância com a autora Anita Kon (1999), que as políticas públicas representam um conjunto de medidas e ações tomadas por autoridades governamentais – em diversas escalas de atuação, considerando questões políticas,

econômicas e ambientais de uma sociedade. A implementação destas políticas é promovida a partir de ações conjuntas, unindo esforços, com o intuito de sanar dificuldades ou desafios enfrentados por diferentes localidades. Em dada medida, tais políticas públicas são formuladas e direcionadas a determinados lugares, demonstrando seletividade espacial ou mesmo preocupação em adaptar-se aos diferentes contextos regionais.

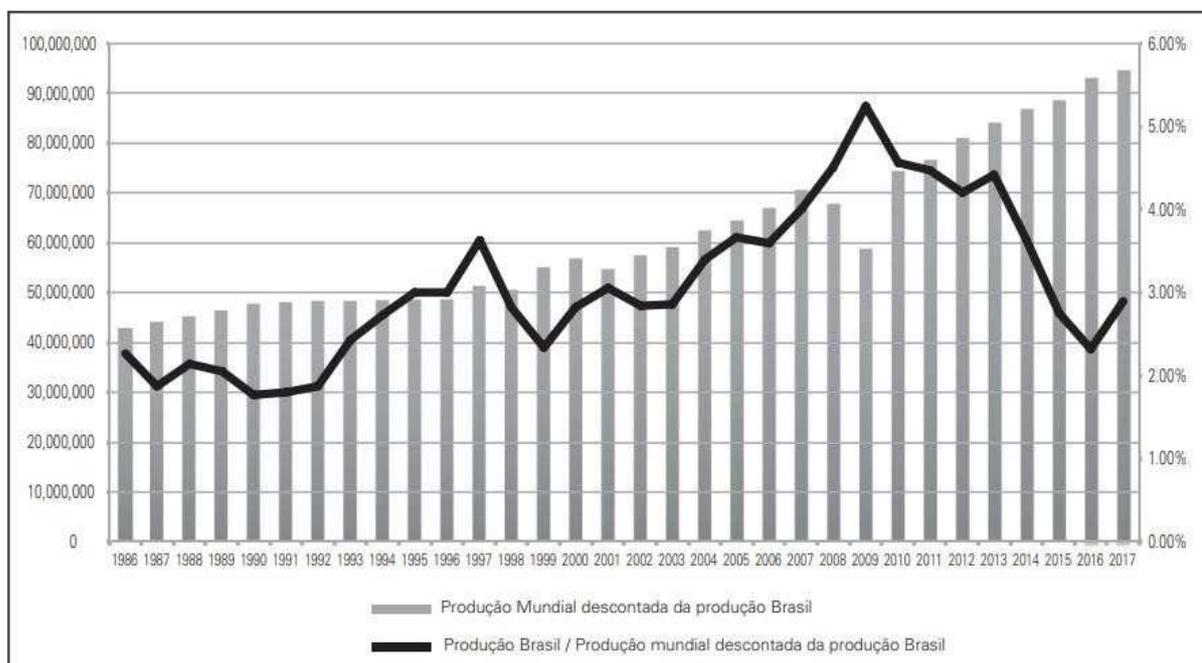
Como dito anteriormente, as políticas públicas assumem possibilidades variadas, desde a prestação de serviços básicos, contemplando a saúde e a educação, até as políticas econômicas, incluindo a indústria. Cabe mencionar que ao nos referirmos as políticas públicas industriais, olhamos especificamente para o setor automotivo, que é nosso objeto de interesse.

De acordo com Santos *et al* (2021, p. 138) “As políticas públicas adotadas pelo governo federal para o setor automotivo visam atrair e reter investimento estrangeiro direto, garantindo assim a produção local e o desenvolvimento de novos postos de trabalho no Brasil”.

De forma mais ampla, as políticas públicas industriais, segmentam-se também nos diversos setores industriais, visto que possuem demandas e necessidades diferentes. Assim, o setor automotivo, tem como propósito fomentar e fortalecer a indústria nacional, com foco no aumento das taxas de exportações (e conseqüente diminuição das taxas de importações), além de manter a cadência do setor.

No Brasil, o marco das políticas públicas industriais é a década de 1990. Entendemos, neste sentido, que o país vivenciou um período de significativas transformações sociais, econômicas e políticas. Tais transformações foram conduzidas a partir da abertura econômica e de capitais, seguidas de diversas privatizações – como a CSN – e oscilações no mercado marcadas pelas altas taxas de inflação. O conjunto desses fatores levaram o país a traçar objetivos diretos em relação aos investimentos direcionadas a ela e a inserção de montadoras multinacionais no território brasileiro.

Figura 11 - Gráfico da Produção de veículos automotores no Brasil e no mundo entre 1986-2017



Fonte: Santos et al, 2021.

O gráfico acima, que monitorou a produção de veículos automotores no Brasil e no mundo durante três décadas, traz informações pertinentes ao debate proposto. As informações apontam que a produção brasileira, representada pela linha preta, apresentou dois momentos de auge, seguidos de momentos de declínio da produção. O primeiro pico de produção alcança seu ápice em 1997 e depois em 2009, ficando inclusive acima da produção mundial. Tais momentos de ápice estão relacionados com o contexto político e econômico brasileiro e mundial.

A conjuntura econômica brasileira na segunda metade da década de 1990 favoreceu o aumento da produção de automóveis no Brasil, associado aos programas políticos de incentivo à indústria automobilística, como o Novo Regime Automotivo (1996 – 1999). Arelado a isso, há também uma mudança no que concerne a produção industrial como um todo, tendo adoção de aspectos importantes que se contrapuseram ao modelo da década de 1980. Conforme assevera Lyra (1996):

O novo modelo de política industrial contrapõe-se em vários aspectos ao modelo anterior, em que predominaram a forte proteção perante as importações; a orientação da produção fundamentalmente para o mercado interno; a concessão de potentes incentivos fiscais e financeiros aos investimentos; a ampla atuação regulatória e empresarial do Estado; a pouca atenção às condições de competição no mercado interno; e o controle de preços.

Outro fator importante que deve ser considerado, é a chegada da Volkswagen em 1996, que contribuiu significativamente para a consolidação do setor automobilístico no país. Além

da Volkswagen e das empresas que prestam serviço, outras automobilísticas chegaram ao Brasil neste mesmo período. Conforme destacado por Soares (2017), a introdução de processos enxutos, eliminação de postos de trabalho e redução de custos de produção, contribuíram para o aumento da produção automotiva. Em contrapartida, o segundo pico de crescimento, em 2009, relaciona-se com a fortalecimento das políticas instauradas ao final dos anos 1990 e do aumento significativo do poder de compra brasileiro.

A indústria automobilística representa um peso econômico muito forte na economia nacional, sendo responsável por uma parte expressiva do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. Desta forma, entende-se que tal setor foi e continua sendo alvo de políticas públicas, sendo materializadas nos regimes automotivos. A seguir, traremos as principais metas deles, sendo: Novo Regime Automotivo (1996 – 1999); Inovar Auto (2012 – 2017); Programa Rota 2030 (2018-2023) e Programa Mover (2024).

2.2.1 Novo Regime Automotivo (1996 – 1999)

Implementado na segunda metade da década de 1990, o Novo Regime Automotivo passou por um longo processo jurídico desde a sua concepção. Criado pela Medida Provisória (MP) nº 1.204 em 1995, passou por uma série de reedições até que chegasse em sua versão final na Lei nº 9.449 em março de 1997 (SANTOS *et al*). Vale ressaltar que o regime tinha como objetivo beneficiar as automobilísticas que já estavam instaladas no Brasil e as que estavam por vir. Como assevera SANTOS *et al* (2021, p. 142):

O objetivo claro das medidas impostas por esse decreto era o de incentivar os investimentos, produção e exportação de veículos através do estímulo à importação de máquinas, equipamentos, matérias-primas e peças, exigindo, ao mesmo tempo, que as montadoras exportassem.

Devido as pressões políticas, os governadores de estados do Norte e Nordeste se reuniram e, em dezembro de 1996, através da Medida Provisória nº 1.532/96, foi criado o Regime Automotivo especial, que concedia benefícios especiais as indústrias que se instalassem nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Tais benefícios eram:

- a) Redução de 100% (ao invés de 90% para Sul e Sudeste) do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos

industriais e de controle de qualidade novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

b) Isenção do IPI incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

c) Redução de 45% do IPI incidente na aquisição de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados, semiacabados e pneumáticos;

d) Isenção ao frete para a renovação da Marinha Mercante;

e) Isenção de IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;

f) Isenção de imposto de renda e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento;

g) Crédito presumido do IPI, como ressarcimento das contribuições.

h) No artigo 4º – inciso IV – Serão computadas adicionalmente como exportações líquidas os valores correspondentes a 100% dos gastos em especialização e treinamento de mão de obra vinculada à produção de bens relacionados

i) Com essas medidas o governo brasileiro julgava ter criado as condições para ampliação da produção nacional, crescimento das exportações e reduções das importações.

2.2.2 Inovar-Auto

Inicialmente intitulado Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), o Inovar Auto foi criado em 2012, através da Medida Provisória nº 563, com validade estimada de 2013 a 2017. Cabe lembrar que tanto o Novo Regime Automotivo como o Inovar Auto foram criados em momentos de dificuldade política e, principalmente, econômica, como tentativa de dar apoio e incentivar a indústria nacional automotiva. Segundo os autores (2021, p. 144):

O Programa Inovar-Auto permitiu que as empresas habilitadas usufruíssem de redução da base de cálculo do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre os produtos classificados nas posições 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011.

Vale ressaltar que a participação das empresas no programa estava condicionada a aspectos como: a) produzissem no país os produtos classificados nos códigos da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011; b) tivessem projeto aprovado para a instalação de fábricas de produtos ou autopeças. Além disso, havia uma preocupação com a questão energética por parte do Governo Federal ao dizer que:

A habilitação ao Programa Inovar-Auto fica condicionada ao compromisso da empresa solicitante de atingir níveis mínimos de eficiência energética em relação aos produtos comercializados no país. Entende-se por eficiência energética níveis de autonomia expressos em quilômetros por litro de combustível (Km/l) ou níveis de consumo energético expressos em megajoules por quilômetro (MJ/Km) medido segundo regras estabelecidas na legislação do Programa. (GOVERNO FEDERAL, 2024).

De acordo com as informações disponibilizadas pelo site do Governo Federal, elencamos as seguintes metas do programa:

- I. Investimentos mínimos em P&D; (inovação);
- II. Aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores;
- III. Produção de veículos mais econômicos;
- IV. Aumento da segurança dos veículos produzidos.

2.2.3 Programa Rota 2030

De acordo com a ANFAVEA (2024), o Programa Rota 2030 foi instituído pelo Decreto n. 9.557, de 8 de novembro de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no País, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas no país, isto é, oferta de tratamento tributário especial para importação de autopeças. Há de se considerar a preocupação do Governo Federal em propor um projeto de política industrial a longo prazo. Segundo o MDTIC:

A ideia do governo com a Rota 2030 é a de planejar a política industrial para além dos ciclos políticos normais de quatro em quatro anos. Não poderemos pensar a política industrial a partir de ciclos muito pequenos porque as decisões empresariais, em geral, são tomadas em ciclos mais longos. (Site Mdic, 2024)

O Programa Rota 2030 é o sucessor do Programa Inovar-Auto, encerrado ao final de 2017. Assim, é importante frisar que as ações do programa pretendem dar continuidade ao que já estava sendo feito, entretanto, acrescentando pressupostos ambientais e de sustentabilidade. Neste sentido, pode-se dizer que a implementação desta política industrial é fruto de um contexto de profundas transformações mundiais que perpassam desde a forma de produzir na indústria automobilística, ao consumo e impactos gerados pelas atividades industriais. Convém apontar, inclusive, que há uma tendência de incorporar a temática ambiental nas próximas políticas industriais, sobretudo considerando a emergência global destes assuntos.

Dentre outros objetivos, o Programa estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País ou importados. São eles:

- a) Rotulagem veicular: Adesão a programas de rotulagem veicular de eficiência energética e de segurança com 100% dos modelos de veículos comercializados no país;
- b) Eficiência Energética: Metas de aumento da eficiência energética que implicarão na redução do consumo de combustível médio dos veículos novos em pelo menos 11% até o ano de 2022;
- c) Desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção: meta estabelecida implicará na antecipação da disponibilização de itens de segurança veicular previstos na Resolução CONTRAN nº 717, de 30 de novembro de 2017.

O site do Governo Federal dispõe também dos principais desafios enfrentados pela indústria, e é interessante a identificação destas dificuldades para que a política busque enfrentar tais desafios de forma mais coesa. Listam-se as seguintes dificuldades:

- a) A baixa competitividade da indústria automotiva nacional, que resulta em uma integração passiva às cadeias globais de valor;
- b) A defasagem tecnológica, especialmente em eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistidas à direção, do produto nacional frente às novas tecnologias em fase de implementação nos grandes mercados dos países desenvolvidos;

- c) O risco de transferência das atividades de P&D para outros polos, com a consequente perda de postos de trabalho de alta qualificação;
- d) O risco de perda de investimentos no País, com a não aprovação de novos projetos pelas matrizes das empresas instaladas no País;
- e) A existência de capacidade ociosa na indústria, que precisa ser direcionada para o mercado global;
- f) O risco de perda do conhecimento no desenvolvimento de tecnologias que utilizam biocombustíveis, com impactos naquela cadeia produtiva.

Em linhas gerais, destacamos a relevância na oferta de incentivos fiscais destinados a inovação, principalmente no que concerne a atividades de pesquisa e desenvolvimento. Neste sentido, reforçamos que os investimentos em P&D direcionados a indústria automobilística podem contribuir para a implementação de novos serviços, tecnologias e o estímulo na parceria entre os setores públicos e privados. Cabe destacar, inclusive, que esta parceria, o estímulo ao conhecimento e a troca são essenciais para a criação de ambientes favoráveis a inovação.

2.2.4 Programa Mover

O novo programa de Mobilidade Verde e Inovação, Programa Mover, instituído pelo Governo Lula, em 2023, segue a mesma linha das diretrizes da política industrial anterior, o Programa Rota 2030, com foco ao estímulo as indústrias automobilísticas e aos setores de autopeças na produção de veículos automotores (Programa Mover, 2024). Segundo informações no site do Governo Federal:

Idealizado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o novo programa vai promover a expansão de investimentos em eficiência energética, incluir limites mínimos de reciclagem na fabricação dos veículos e cobrar menos imposto de quem polui menos, criando o IPI Verde (Governo Federal, 2024).

A seguir apresentaremos as diretrizes do Programa Mover:

- a) Incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

- b) Aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;
- c) Estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;
- d) Incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;
- e) Promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;
- f) Garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística;
- g) Garantia da expansão ou da manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística;
- h) Expansão da participação da indústria automotiva instalada no País nas cadeias globais de valor; e
- i) Promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

As diretrizes acima encontram-se dispostas no site oficial do Programa Mover (2024) e reforçam dois aspectos importantes: a preocupação com questões energéticas e sustentabilidade e, em dada medida, o apoio as atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação. Tais aspectos dialogam com o objetivo de tornar o Brasil ainda mais competitivo frente ao contexto de acirramento da globalização e otimizar os processos com as inovações tecnológicas. Além disso, a Medida Provisória nº 1.205/2023 prevê o usufruto de crédito financeiro relativos a:

- a) dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados no País, na forma prevista no art. 16 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023;
- b) investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva, na forma prevista no art. 19 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023;
- c) Imposto de Importação incidente na importação de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, bem como equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento, na forma prevista no inciso I do art. 20 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023; e

- d) Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL incidente sobre o lucro tributável da parcela correspondente à exportação de produtos industrializados no âmbito do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, na forma prevista no inciso II do art. 20 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023.

Em síntese, reforçamos a ideia de que as políticas industriais deste século denotam profunda preocupação com questões ambientais e de sustentabilidade. De acordo com a ANFAVEA, estima-se que os investimentos em descarbonização aumentem gradativamente conforme as empresas se adequem as normativas propostas pelo programa. Outro ponto que chama a atenção nesta política é a política denominada de “Nova Indústria Brasil”, ou neointustrialização, que tem como objetivo ampliar a economia industrial brasileira, assegurando a continuidade do Inovar-Auto e Rota 2030.

2.3 A ação do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense e o perfil dos trabalhadores

O surgimento do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense está intrinsecamente ligado ao período inicial de industrialização da região, sobretudo após a criação da CSN, na década de 1940. Conforme o site da própria instituição:

O sindicalismo na região surgiu nos anos 40, após a iniciação da industrialização da região, a partir disto, percebeu-se a necessidade de um grupo que liderasse e lutasse pelos direitos e necessidades dos trabalhadores, desta forma, em 19 de maio de 1945, o sindicato dos metalúrgicos Sul Fluminense foi fundado pelos funcionários das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico da região. (Sindicato, 2024).

A sede localiza-se no município de Volta Redonda, mas possui outras subsedes de apoio nos municípios de Resende e Barra Mansa. O Sindicato abrange os municípios de Volta Redonda, Barra Mansa, Resende, Itatiaia, Quatis, Porto Real e Pinheiral. A estrutura organizacional do Sindicato é composta pelo Presidente, vice-presidente e subsecretários. Ademais, conta com o departamento de serviço jurídico, cuja intenção é oferecer orientações adequadas a classe operária frente aos embates políticos e jurídicos enfrentados.

Realizamos uma entrevista semiestruturada com o então presidente, Edimar Miguel, que além de muito solícito em responder as perguntas estipuladas e esclarecer algumas dúvidas, contou um pouco sobre a atuação do Sindicato em relação ao setor automotivo. O

objetivo da entrevista era, inicialmente, traçar um panorama para compreender a atuação do Sindicato uma vez que a inserção das indústrias automobilísticas impôs desafios aos trabalhadores, com pouca tradição fabril, e ao próprio Sindicato, que também não estava acostumado a negociar com as multinacionais. Entretanto, o diálogo com Edimar revelou as questões políticas e as dificuldades econômicas enfrentadas pelas mulheres e homens de aço, além de propor caminhos futuros a instituição.

A entrevista com Edimar Miguel ampliou as noções sobre a história e luta sindical no país, bem como os desafios políticos para estruturar uma instituição comprometida com o trabalhador e a trabalhadora fabril, sobretudo, em um contexto neoliberal. Outro desafio colocado por ele refere-se a Central Única dos Trabalhadores (CUT), e sua forte presença no meio sindical, especialmente com metalúrgicos.

Nós tínhamos no poder do sindicato, nada mais nada menos do que a CUT, com uma aliança com a força sindical. Então é uma potência, né? Ainda é uma potência. Que nós íamos lutar contra, pra poder pensar. E pegar a direção do sindicato. Então, foi um trabalho muito árduo, muito extenso. Mas que chegou a dar pra gente 70% nas urnas do resultado da eleição. Que pela primeira vez na história, nós tivemos uma eleição executada em praça pública, com acompanhamento do Ministério Público, dirigido pelas cinco maiores centrais, com o trabalhador não só votando, mas também fiscalizando. E também participando. Nós tivemos 70% dos votos válidos, com uma votação histórica. (Edimar, 2024).

A CUT, fundada em 1983 na cidade de São Bernardo do Campo, em São Paulo, enquanto uma organização sindical das massas também objetiva a defesa máxima dos interesses das classes trabalhadoras. Entretanto, no contexto das gestões políticas do Sindicato Sul Fluminense, a CUT e a atual gestão estavam de lados opostos. Ainda assim, as gestões deste século mostraram-se empenhadas em se inteirar sobre o novo contexto imposto pelas indústrias recém-chegadas ao Sul fluminense, uma vez que divergiam bastante do padrão já conhecido das indústrias no ABC paulista.

Outro aspecto interessante revelado durante a entrevista fora sobre o novo perfil do trabalhador fabril da região. Durante a entrevista, Edimar Miguel, expôs sobre como o atual perfil do trabalhador fabril rompe com os moldes mais tradicionais já conhecidos por nós: homens, com pais que também trabalharam na indústria, menos escolarizados, mais velhos e com longo tempo de serviço industrial. No tempo presente, o quadro de funcionários do Sul fluminense é outro, composto pela força do trabalho feminino (e os desafios vivenciados pelas mulheres nas indústrias), mães, classe mais jovem, mais escolarizada e com menor técnica fabril. Assim, nas palavras do presidente Edimar Miguel (2024):

E esse resultado, mais uma vez, ele é fruto do trabalhador e da trabalhadora, aonde nós temos, Anna, uma grande quantidade de mulheres. Nós vamos estar falando de mais de mil mulheres que hoje estão no mercado de trabalho, em apenas uma das

empresas, se a gente for falar de todo o sul fluminense, nós estamos falando de mais de cinco mil mulheres no porto de trabalho. Agora, tem empresa na nossa região que essas mulheres ainda sofrem assédio moral, ainda sofrem assédio sexual, e nós vamos lutar com todas as nossas forças para exterminar isso do meio das mulheres.

A informação acima denota crescimento significativo da participação das mulheres hoje na indústria, isto é, como parte significativa da força de trabalho industrial. Tais informações oriundas da realidade fabril que se inscreve no tempo presente corroboram de forma precisa com o que a literatura vem apontando. Autores como Ramalho e Santana (2006), que se dedicaram a compreender as transformações ocorridas no mundo do trabalho fabril já haviam delineado, no início do século XXI, o perfil confirmado por Edimar, que está a frente de uma liderança sindical atenta a estas transformações.

Outros dois aspectos abordados na entrevista com o presidente do Sindicato foram os diálogos comandados pela instituição, tanto com o poder público quanto com as lideranças das indústrias automobilísticas da região. Esses diálogos são importantes para a continuidade às políticas traçadas pela ação sindical e pelo apoio necessário das esferas de poder. O contato com os representantes municipais amplia as possibilidades de negociação, além da possibilidade conjunta de fazer pressão frente a ações que desencontrem os direitos e bem-estar da classe fabril. Na perspectiva de Edimar (2024):

Então, o que nós entendemos, o sul fluminense tem um potencial de crescimento muito grande. A gente precisa ter uma conversa com o governador, com os prefeitos, com deputados, com as faculdades. Nós temos aqui um mercado muito próspero que precisa ser lapidado com muito carinho. Então, nós já havíamos feito uma reunião com todos os prefeitos. Só teve um prefeito que não nos atendeu, os demais falamos com todos. Eram sete prefeitos, falamos com seis. Conseguimos também falar com alguns deputados. Eu cheguei a falar com alguns ministros. Então, nós estamos com uma agenda para tentar buscar investimento para a nossa região.

O diálogo horizontal com as indústrias automobilísticas é ponto fundamental na atuação sindical. Sem o contato com as lideranças do setor automotivo, torna-se muito desafiadora a condução das políticas sindicais; neste sentido, a abertura ao diálogo e debates é vital para que a empresa possa ouvir as pautas tanto da classe trabalhadora quanto do sindicato. Além disso, o presidente expõe algo já visto na literatura: a diferença salarial do trabalhador fabril na região do Vale Paraíba fluminense em comparação com outros trabalhadores em diferentes regiões, sobretudo o ABC paulista. Segundo o presidente do Sindicato do Sul fluminense (2024):

A gente tem na automobilística casos e casos. A gente tem empresas que se preocupam em buscar fazer a diferença. Sim. E nós temos outras que infelizmente, talvez seja pela região, querem explorar cada vez mais. Por que que eu digo isso, Anna? Se a gente pegar uma mão de obra, hoje, se você for aqui na nossa indústria automobilística e pegar hoje um trabalhador nosso, e pegar esse mesmo trabalhador que trabalha numa mesma empresa, costuma, às vezes, um local diferente ganhar até

quase o dobro do que ganha aqui. Mas é a mesma empresa, é a mesma função. É verdade. Mesma empresa, mesma função, com salário diferente, com pacote de benefícios diferente. Então, são coisas que nós não podemos permitir.

Ampliando a linha de raciocínio, entendemos a importância de trazer ao debate o papel da CUT. Trata-se de uma entidade nacional de extrema relevância para a história sindical do Brasil, que nasceu da associação entre diversos setores tradicionalmente sindicalizados, com o objetivo de constituir uma ação sindical autônoma. Ressaltamos também, a atuação de peso da CUT, quanto a formulação de um documento que oriente as políticas industriais no Brasil. De acordo com o documento:

O Plano Indústria 10+ é um conjunto de diretrizes e propostas do movimento sindical para a elaboração de políticas, programas e ações relativos à indústria nacional brasileira para os próximos 10 anos. O plano foi concebido a partir da perspectiva dos trabalhadores e está articulado com o projeto de desenvolvimento econômico e social que busca a melhoria da qualidade de vida da população brasileira, com redução das desigualdades e distribuição de renda, que seja ambientalmente sustentável e considere as necessidades e potencialidades das diferentes regiões do país (CUT, 2023).

O documento Plano Indústria 10+ foi desenvolvido de modo a contemplar as seguintes propostas: a) Criação, articulação e sustentação da demanda; b) Política tributária, de financiamento e de comércio exterior c) Gestão, metas e controle social. De forma geral, podemos listar as seguintes propostas inseridas no documento:

1. Gerar empregos de qualidade, com políticas que reduzam as desigualdades no mercado de trabalho;
2. Garantir um processo consistente de inovação e modernização tecnológica;
3. Atender a necessidades fundamentais da sociedade brasileira (missões);
4. Promover o readensamento e sofisticação das cadeias produtivas de valor;
5. Política industrial alinhada com a preservação do meio ambiente, com a transição justa para trabalhadores, trabalhadoras e comunidades afetadas;
6. Garantir transparência e controle social nas políticas públicas para a indústria;
7. Universalizar as políticas de educação e formação profissional com qualidade;
8. Promover o desenvolvimento industrial regional, o desenvolvimento dos pequenos negócios e o cooperativismo;
9. Políticas macroeconômicas e tributárias alinhadas ao desenvolvimento industrial e Estado articulador, Política externa soberana e que promova a indústria nacional.

Em linhas gerais, se torna notável a força e importância da ação sindical para compreender as transformações no mundo do trabalho da indústria automobilística e, especialmente, as mudanças no conjunto de características que compõem o trabalhador fabril hoje. Isto é, tanto a literatura quanto a entrevista com Edimar, demonstram claramente que o trabalhador fabril do século XXI é muito diferente do que fora no século passado. A conjuntura histórica e política do século XX gestou na classe operária percepções muito particulares a época, com uma consolidada noção de identidade fabril e pertencimento ao chão da fábrica. Atualmente, pode-se afirmar que boa parte da identidade fabril construída ao longo do século XX, deteriorou-se com os contornos assumidos pela década de 1980 e 1990. Este período, emblemático para o país, reestruturou significativamente não apenas as formas de produzir e consumir, mas também o ser e existir dos trabalhadores das indústrias. As mudanças na organização da produção e estratégias adotadas no interior das fábricas, impulsionadas pela globalização e capitaneada pela reestruturação produtiva impactaram diretamente na percepção coletiva do que é ser operário, resvalando em uma ampla mudança no mundo do trabalho. Neste sentido, os autores Ladosky, Ramalho e Rodrigues (2014, p.62 (et al), reiteram que:

As transformações no mundo do trabalho se consolidaram naquele período, com a introdução de novas formas de organização do trabalho e gestão da produção, mais flexíveis em relação ao paradigma taylorista-fordista, acentuando as crescentes incertezas e o questionamento quanto à relevância do trabalho na sociedade, trazendo novas questões referentes às classes e à organização sindical.

Em síntese, esta seção se propõe a compreender o papel dos sindicatos e centrais sindicais em suas variadas esferas: da constituição política em si até a atuação frente as indústrias automobilísticas. Assim, os fragmentos aqui exibidos da entrevista com o presidente do sindicato do Sul Fluminense Edimar Miguel, corroboram para o argumento central de mudança do perfil do trabalhador fabril, além de fornecer elementos para entender quais são as ações tomadas pela entidade.

2.4 Contrapontos do mundo do trabalho entre o Rio de Janeiro e a região do Vale Paraíba fluminense

Esta subseção tem como objetivo apontar elementos para compreender as diferenças produtivas e econômicas para pensar o Rio de Janeiro e a região do Vale Paraíba fluminense,

ao passo em que sintetiza este segundo capítulo e apresenta o próximo. Neste sentido, é preciso reforçar que a dinâmica econômica e industrial do Vale Paraíba fluminense é diferenciada e contrapõem as dinâmicas do Rio de Janeiro. Isto significa dizer que a natureza do que se produz, a forma como se produz e a quantidade possuem características distintas em ambas as análises. Torna-se necessário frisar que o objetivo do trabalho não é a investigação profunda dos processos industriais vivenciados no Rio de Janeiro, mas sim a compreensão de que sua trajetória industrial, hoje, coloca-se em um movimento dispare da região do Sul fluminense.

Como bem acentuado por Tunes (2019) desde a década de 1990, período no qual a região passa por profundas transformações produtivas, contribuindo para um novo ciclo de acumulação regional, o Vale Paraíba apresenta contraponto ao cenário de crise experienciado pelo estado do Rio de Janeiro. Temos, como elementos para pensar esta contraposição, o processo de reestruturação produtiva, dinamismo econômico e produtivo singular e, sobretudo, incremento de inovações econômicas. Compreende-se então que as atividades inovadoras são elemento-chave para o aumento da produção de veículos, bem como o dinamismo singular da região. Poderíamos destacar, nesse sentido, a implementação do Consórcio Modular, implementado pela Volkswagen, que visam otimizar o processo produtivo no interior da fábrica de forma jamais vista no estado. O amplo trabalho realizado por Tunes (2019) mostra que na região temos a presença dos seguintes tipos de inovação: a) inovações organizacionais; b) inovações do processo e c) inovações de produto, mais especificados no capítulo seguinte. Cabe destacar que o aumento crescente das inovações na região é responsável, também, pela diminuição dos custos de produção, e a longo prazo colocam a região no radar de investimentos produtivos e de pesquisa e desenvolvimento.

Portanto, os novos investimentos na região reforçam seu perfil dinâmico ao mesmo tempo em que escrevem uma nova etapa do processo de industrialização à medida em que ela ganha cada vez mais notoriedade. Do processo de industrialização e urbanização impulsionados pela CSN até o momento presente, a região coloca-se como referência nos processos produtivos e assume o título de polo industrial do setor automotivo no estado e no Brasil.

3 DINÂMICAS INDUSTRIAIS, INOVAÇÃO E POLÍTICA INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Neste capítulo buscaremos apresentar e, em dada medida, investigar as políticas públicas, as dinâmicas industriais, o processo de inovação e as proposições para o desenvolvimento da política industrial do estado do Rio de Janeiro. Para isso, busca-se trazer uma breve discussão sobre políticas públicas e o processo de inovação enquanto uma atividade essencialmente territorial. Em vista disso, há de se fazer uma análise a fim de compreender os rumos das políticas industriais visando seu pleno desenvolvimento. Tais políticas são essenciais para a garantia de uma economia industrial mais sólida e diversificada.

Sabe-se que a inovação, enquanto uma atividade econômica, trata-se de uma atividade geograficamente concentrada e territorializada (Tunes, 2019). Para além disso, é preciso mencionar a inerente seletividade espacial do capital, cuja instalação busca, na maior parte das vezes, localidades mais atrativas, com maiores possibilidades de garantia da reprodução do capital. Partindo desta ideia, é importante frisar que essa atividade encontra subsídio para sua territorialização na região do MVP fluminense a partir das suas, históricas e mais recentes, condições gerais de produção.

Como comentado no capítulo anterior, definimos como inovações “todos os processos capazes de transformar uma ideia em um produto ou processo com um diferencial de mercado, seja na indústria, nos serviços, no comércio ou na agricultura” (Arbix, 2007, p. 29). Estamos a tratar nessa pesquisa das inovações econômicas que, de acordo com o IBGE, podem ser definidas entre inovações de produto, de processo, organizacionais e de marketing.

De acordo com o Manual de Oslo – documento que orienta a definição do IBGE –, a inovação de produto pode ser compreendida como um serviço ou produto novo ou aprimorado que apresente mudanças significativas em suas potencialidades, isto é, aperfeiçoamento de técnica, incorporação de tecnologias e novos materiais.

Nesta mesma perspectiva, o documento define que a inovação de processo, por sua vez, é quando um processo novo ou aprimorado, representa mudanças importantes ao passo em que se diferenciam do que já havia sido feito pelo mercado e a empresa. Para a indústria como um todo e sobretudo a indústria automobilística, a inovação de processo é fundamental para otimizar processos organizacionais e garantir maior produtividade. Desta forma, entende-se diretamente para sua fluidez.

As inovações organizacionais se referem a capacidade da empresa em introduzir novos métodos de organização, criar possibilidades nos locais de trabalho e/ou estabelecer um novo arranjo nas relações de trabalho. Torna-se perceptível, então, que as inovações de processo e organizacionais estão imbricadas, ou seja, cooperam juntas dentro da dinâmica industrial ou comercial, fato este garantido pela relação de complementariedade entre elas.

As inovações de marketing estão relacionadas com as mudanças na concepção de produto ou processo, na introdução de novas formas de realizar o marketing em si e na organização de um processo que se direcione diretamente ao consumidor. Isto implica dizer que as inovações de marketing têm como objetivo alcançar novos consumidores em potencial, melhorar o desempenho de uma marca ou produto. Neste sentido, pode-se dizer que este tipo de inovação ressalta também o processo, o produto e a cultura organizacional, assumindo um importante papel no consumo.

Pesquisas do IBGE, como a própria Pesquisa de Inovação (PINTEC) evidencia o que foi dito anteriormente:

A análise da taxa de inovação – medida pela participação percentual do número de empresas que implementaram inovações de produto ou processo de negócios em relação ao total de empresas investigadas – mostra que no ano de 2021, das 9400 empresas com 100 ou mais pessoas ocupadas, pertencentes às Indústrias extrativas e de transformação, 70,5% introduziram algum produto novo ou substancialmente aprimorado e/ou incorporaram algum processo de negócios novo ou aprimorado para uma ou mais funções de negócios da empresa. (IBGE, 2015)

A referência acima ilustra um panorama industrial e de inovação a nível nacional, diferente do recorte espacial da pesquisa. No entanto, esta informação é útil pois evidencia dois aspectos importantes: a) o aumento do processo de inovação nas indústrias, sobretudo a inovação de produto em um contexto pós pandemia e b) revela, ao mesmo tempo, a dificuldade de encontrar dados referentes ao processo de inovação no estado do Rio de Janeiro. Sabe-se que as atividades econômicas de inovação são amplamente territorializadas.

3.1 A inovação no Rio de Janeiro, de acordo com a PINTEC

A Pesquisa Industrial de Inovação Tecnológica, PINTEC, trata-se de uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que busca compreender de forma setorial e regional o comportamento das atividades industriais no que tange à inovação. De acordo com o IBGE (2024), a referida pesquisa teve início nos anos 2000, seguindo as

diretrizes estabelecidas pelo Manual de Oslo, da Organização para Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A pesquisa apresenta importante rigor metodológico ao sistematizar os dados por Grandes Regiões e as Unidades da Federação mais industrializadas. Ao longo do tempo, o aperfeiçoamento deste cuidadoso referencial teórico, alterou aspectos variados da pesquisa como a incorporação de atividades exercidas por empresas de serviços – fato este que evidencia a importância dos serviços na atual dinâmica industrial –, ampliação de amostras estatísticas, investigações mais robustas sobre nanotecnologia e biotecnologia e a introdução de novos módulos temáticos. Nos últimos triênios, buscou avaliar os fatores que determinam a introdução de inovações ambientais, bem como seus impactos.

Iniciou-se em 2021, uma pesquisa derivada da PINTEC mas com natureza diferenciada já que a amostra, forma de coleta e conteúdo são distintos. Este levantamento de dados, intitulado, Pesquisa de Inovação Semestral – PINTEC Semestral, é fruto da parceria entre a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI e a Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ. Esta pesquisa, de acordo com o IBGE, tem o objetivo de fornecer indicadores de inovação e temas correlatos, mas de forma mais rápida que a PINTEC tradicional.

A PINTEC busca investigar e compreender os fatores necessários que impulsionam o comportamento inovador das empresas, bem como suas estratégias, incentivos e obstáculos enfrentados. Para dar concretude à pesquisa, utilizam-se as seguintes variáveis:

- 1) Incidência das inovações de produto e/ou processo;
- 2) Investimentos em atividades inovativas;
- 3) Fontes de financiamentos;
- 4) Características das atividades internas de P&D;
- 5) Compra de serviços de P&D;
- 6) Impactos das inovações;
- 7) Fontes de informações utilizadas;
- 8) Cooperação para inovação;
- 9) Apoio governamental;
- 10) Métodos de proteção estratégicos;
- 11) Problemas e obstáculos à inovação;
- 12) Inovações organizacionais e de marketing;
- 13) Inovações ambientais;
- 14) Uso e produção de nanotecnologia e biotecnologia.

Por fim, é válido ressaltar que a periodicidade da pesquisa é trienal e sua abrangência geográfica é nacional. Assim, como forma de melhor sistematizar os dados, eles são disponibilizados por setores, regiões e em escala nacional para as empresas das indústrias extrativas e de transformação. Entretanto, para as empresas de atividades de serviço, é disponibilizado por regiões e em escala nacional.

No Brasil, de acordo com os dados fornecidos pela PINTEC, é possível inferir que grande parte das inovações realizadas se dividem entre inovações de produto e processo. De forma mais ampla, a região Sudeste se consagra como a região com maior potencial de inovação, com destaque para os estados de São Paulo e Minas Gerais. O estado do Rio de Janeiro, juntamente com o estado do Espírito Santos, apresenta percentual diminuto onde se destacam as inovações de processo.

Em linhas gerais, a PINTEC cumpre papel essencial em diagnosticar o processo de inovação no Brasil, bem como viabilizar dados e auxiliar de forma teórica e metodológica as pesquisas que abrangem o campo da Geografia da Indústria e da Inovação. Além disso, compreender os estímulos e obstáculos enfrentados pelas empresas ajuda a compreender quais soluções e planos podem ser elaborados a fim de impulsionar a inovação no país, ou, em um país com formação socioespacial tão desigual como o Brasil, equilibrar as taxas de inovação nas regiões brasileiras.

Portanto, conforme apontado por Tunes (2021), é possível afirmar que no Brasil a inovação possui algumas características que são essenciais para a sua compreensão mais ampla. Listam-se a informalidade, a aprendizagem a partir da interação e cooperação e a abrangência incremental. Neste sentido, é válido frisar que a inovação incremental é aquela onde o produto e/ou processo são novos apenas para a empresa, isto é, aquilo que está sendo produzido, em algum grau, já é conhecido pelo mercado nacional e/ou internacional.

Convém apontar, nesta discussão, a importância do papel do Estado e do capital privado no que diz respeito ao impulso das inovações no Brasil. Assim, Tunes coloca que “as redes de inovação são estabelecidas pelo capital privado inovador com o Estado e com outras empresas de capital privado no compartilhamento de etapas do processo produtivo e no acesso ao conhecimento através de relações de aprendizagem” (Tunes, 2021, p. 478).

Assim, há um paralelo importante que devemos traçar na compreensão do processo de inovação brasileira: a atuação do Estado – em maior ou menor grau –, junto a seletividade do capital, já historicamente apreendida, colaboram diretamente para os diferentes níveis de inovação em um país tão desigual. Isto significar dizer que, a distribuição territorial da inovação é, em grande parte, muito concentrada no Centro-Sul e, portanto, desigual.

3.2 O histórico da industrialização do Rio de Janeiro

O estado do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao seu processo de ocupação da indústria, tem suas particularidades. A classe dominante fluminense que investiu na indústria tinha capitais oriundos da economia cafeeira, que em declínio, serviu para estimular a indústria. Cabe lembrar que historicamente, o estado do Rio de Janeiro ocupou posição de destaque, em escala nacional, no que diz respeito às atividades econômicas, industriais e aos investimentos feitos pelo Governo Federal até as primeiras décadas do século XX. No entanto, ao longo do século XX perdeu importância relativa e no início da década de 1980 sente os efeitos de uma crise longa que perdurou até 1995 (Natal, 2004). Esta breve retrospectiva denota o movimento da economia fluminense no século XX e que em partes deu indícios de alteração em meados da década de 1990, com a inserção do estado na guerra fiscal e uma política ferrenha para atração de indústrias. Neste sentido, a década de 1990 consagra-se como ponto crucial para entender as dinâmicas do século XXI.

Na década de 1990, a região do Vale Paraíba fluminense, passa a atrair investimentos e indústrias, especialmente no setor automobilístico, como a Volkswagen (1995) e pode-se afirmar que a escolha de Resende foi tida como possibilidade de reinserção da região no movimento econômico do país (Bentes, 2017). No início do século XXI, outras indústrias também foram instaladas, conforme quadro a seguir, empregos foram gerados, relações de trabalhos foram alteradas e precarizadas e as relações significativamente transformadas frente ao processo de reestruturação em curso.

Quadro 4 – Vale do Paraíba Fluminense: instalação de indústrias do polo metalmeccânico a partir de 1990

Indústria	Localização	Ano de inauguração
Volkswagen	Resende	1996
Guardian	Porto Real	1998
GalvaSud	Porto Real	2000
Peugeot-Citroen	Porto Real	2001
Votorantim Siderurgia	Resende	2009
Michelin	Itatiaia	2012
Hyundai	Itatiaia	2013
Jaguar Land Rover	Itatiaia	2013
Nissan	Porto Real	2014

Fonte: Tunes (2019).

Desde a década de 1950, e sobretudo com a chegada da década de 1960 com a políticas desenvolvimentistas do ex-presidente Juscelino Kubitscheck, a indústria automobilística foi primordial para o desenvolvimento econômico do país. Ao longo do século XX obteve diversos estímulos e incentivos, sobretudo do Governo Federal, com a expectativa de que impulsionasse o desenvolvimento econômico, regional e contribuísse com a geração de novos postos de trabalho.

Com a abertura de capitais que se projeta para a década de 1990, este setor industrial ganha novos contornos a medida em que se torna, sem dúvidas, o símbolo de uma guerra fiscal em busca pela atração de investimentos, concessões e doações. É neste cenário e sob tais condições, que o estado do Rio de Janeiro impera como um dos entes federativos com maior participação e, de alguma forma, o mais disposto a ceder aos desejos das empresas que aqui queriam se instalar.

Ainda em consonância com o Quadro 4, cabe ressaltar a centralidade e importância do município de Porto Real em sediar quatro das nove empresas listadas. Este agrupamento que compreende a Guardian (1998), Galvasud (2000), PSA (2001) e Nissan (2014), são frutos de uma política de isenção fiscal mais intensa, associada ao contexto político e social da emancipação do ex-distrito de Resende. Com o argumento de que o município de Porto Real, recém-emancipado de Resende, precisava rapidamente se reerguer economicamente, uma série de isenções e incentivos fiscais foram concedidos, bem com a doação de terrenos e adiamento do pagamento de impostos.

Outro aspecto fundante sobre as empresas listas neste primeiro quadro é que, de acordo com o IBGE, esses investimentos contribuíram diretamente para o aumento da renda média da população do Sul fluminense e, em dada medida, para a melhora na prestação e oferta de serviços públicos e privados.

Em linhas gerais, é importante ressaltar que a discussão teórica sobre o processo de industrialização no estado do Rio de Janeiro é compreender historicamente as bases em que se assentam a industrialização na região, bem como a compreensão das políticas regionais e industriais que auxiliaram no desenvolvimento industrial e econômico da região.

3.3. Políticas industriais na região do Vale Paraíba fluminense

Conforme delineado anteriormente, nesta pesquisa entendemos por políticas industriais o conjunto de normas implementadas pelos governos, incluindo as esferas municipais, estaduais e federais com o objetivo de impulsionar a produção industrial. Historicamente, o Brasil buscou orientar suas políticas industriais como forma de se tornar um país industrializado, deixando aos poucos o perfil de agrário-exportador para trás.

Isto implicar em dizer que no início do século XX, o país precisou destinar seus esforços políticos e econômicos para alavancar o seu processo de industrialização. No entanto, o final do século XX, denota outro retrato da política industrial brasileira, considerando que na década de 1990 o intuito era outro. No referido contexto, o objetivo é estimular a produção industrial, sobretudo na indústria automobilística, tendo em vista que o setor apresentava grande possibilidade de atração de investimentos e, conseqüentemente, reinserção do estado do Rio de Janeiro na economia nacional.

Investigar a política industrial do Rio de Janeiro e do Vale Paraíba fluminense é ampliar a compreensão da forma como o Estado conduziu o processo de industrialização. Isto porque historicamente o estado do Rio de Janeiro teve seu desenvolvimento econômico e industrial atrelado as ações do Governo Federal, isto é, muito dependente de seus investimentos. Ademais, torna-se oportuno frisar o papel do Estado na concessão das isenções fiscais e sua lógica de atuação, sobretudo frente as transformações econômicas que marcaram o final do século XX e o início do século XXI.

De acordo com a literatura que versa sobre tal temática, a isenção fiscal é a base das políticas industriais no estado do Rio de Janeiro. Este tipo de política consiste na isenção tributária, pagamento tardio de impostos destinados aos cofres públicos, mas, principalmente, na concessão de algum benefício para a instalação de uma empresa no território fluminense.

Estes benefícios concedidos variam desde a doação de um terreno até o pagamento, por parte do governo, de contas de água ou luz por um período de dez, quinze ou trinta anos. De forma geral, esse tipo de política aumenta a atração de investimentos nas regiões ou estados que mais se destacam pela concessão dos benefícios, entretanto, deve-se destacar que nem todos os lugares possuem a mesma capacidade de oferecê-los. Assim, entendemos que o desenvolvimento geográfico desigual também contribui para uma oferta desigual dos benefícios, privilegiando determinadas regiões em detrimento de outras.

O tratamento especial tributário concedido pela isenção fiscal é contraditório. Isto ocorre pela divergência teórica e prática sobre o tema. Ou seja, “para a organização empresarial, a política de “incentivo” fiscal estimula setores estratégicos, é parte de uma estratégia de aumento da competitividade e permite adensamento da cadeia produtiva e o crescimento da atividade econômica.” (Santos, 2019, p. 14). Entretanto, Santos defende que as políticas de isenção fiscal são, em algum grau, questionáveis, principalmente pelas perdas – em alguns casos – superarem os ganhos com a concessão em si.

Com a década de 1990, sobressaem as ferrenhas disputas orientadas pela busca de atrações e investimentos nas mais diversas esferas do poder público. Assim, resgatar o fenômeno da guerra fiscal elucidada, em partes, a disputa que o estado do Rio de Janeiro, em conjunto com a prefeitura de Resende, enfrentou para sediar a Volkswagen (1996) e sobretudo o rumo que a economia fluminense tomou no início do século XXI. De acordo com Vasconcellos (2016):

Mas foi a partir de dois eventos, ocorridos na década de 1990, que a região assistiu uma grande mudança no “modus operandi” do setor industrial. O primeiro ponto de mudança está relacionado à desestatização da CSN (1993), e as mudanças que ocorreram nesse processo, o mais impactante foi o número de desempregados da companhia. O segundo acontecimento que foi a mudança de rumo para a região que ocorreu devido à instalação da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen, em Resende (1995). (Vasconcellos, 2016, p.104).

O trecho acima corrobora com a ideia de que a década de 1990 reorganizou as atividades industriais, especialmente após a privatização da CSN e a instalação da Volkswagen, acompanhada da PSA Peugeot-Citroën em Porto Real. Assim, uma série de empresas, montadoras e serviços foram criando a materialidade necessária para a implantação desses empreendimentos, pautado em uma lógica de acumulação capitalista cada vez mais intensa. Neste sentido, esta retomada histórica evidencia que a instalação dessas indústrias automobilísticas na região esteve diretamente vinculada a política de isenção fiscal.

Em linhas gerais, cabe ressaltar a atuação fundamental do Estado no que diz respeito a implementação das políticas industriais. Assim, nas palavras de Bentes (2007, p.278): “O Estado brasileiro exerceu papel fundamental na emergência de acumulação fordista, mobilizando economias nacionais para a construção do setor produtivo estatal na área de insumos básicos – como a CSN, a Vale do Rio Doce e posteriormente a Petrobras”. Conforme dito anteriormente, esta perspectiva corrobora com a ideia de que o estado do rio de Janeiro teve seu desenvolvimento ligado ao Governo Federal, sobretudo ao pensar o que representa a CSN para a região.

No que diz respeito as políticas industriais da região do Vale Paraíba fluminense, é preciso apontar que elas possuem um caráter municipal, uma vez que são entendidas pelo poder público como forma de impulsionar o desenvolvimento regional. Neste sentido, consideramos que a política do Programa de Atração de Investimentos Estruturantes, o RESEINVEST, seja uma das mais interessantes pois coloca o município de Resende no radar das empresas automobilísticas e das empresas que prestam serviços complementares a elas. Conforme apontado no documento da Lei nº 2545, instituído em 2005, o programa teve como objetivo principal fomentar o desenvolvimento econômico e social mediante a concessão de incentivos fiscais a empresas interessadas em se instalar no Município, ou, para as já instaladas, desde que em projetos de ampliação de sua produção. Podemos listar as seguintes ações da política:

1. Com base no inciso I do artigo 88 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, com redação acrescentada pela Emenda Constitucional 37, de 12 de junho de 2002, adoção de alíquota de 0,05% (zero vírgula zero cinco por cento) para o ISS dos serviços previstos nos subitens 702, 704 e 705 da lista de serviços da Lei Complementar Federal 116, de 31 de julho de 2003, relacionados com a construção ou a ampliação, de forma direta ou indireta, de unidades empresariais.
2. Isenção de IPTU e de ISTI pelo prazo de 08 (oito) anos.

A política industrial idealizada pelo município de Resende é, inegavelmente, uma política de isenção fiscal. Torna-se evidente, portanto, o argumento de que a base das políticas industriais no estado do Rio de Janeiro e na região são voltadas para as isenções fiscais. No entanto, convém apontar que essas políticas devem ser atualizadas e repensadas quanto ao seu retorno financeiro, sobretudo para avaliar o bom uso do benefício e se, de fato, a política trará algum impacto em termos de desenvolvimento ou aumento dos postos de trabalho – dentro e fora da indústria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo investigar o processo de reestruturação produtiva e territorial, bem como o processo de inovações associados ao ramo da indústria automobilística na região do Vale Paraíba, localizada no Sul fluminense do estado do Rio de Janeiro. Desta forma, buscamos analisar como tais processos contribuíram para a expansão e consolidação do setor no estado do Rio, além de delinear o novo perfil dos trabalhadores fabris que, diferente do perfil antigo, atribuem características mais heterogêneas ao mundo do trabalho industrial.

A indústria automobilística é símbolo do processo de reestruturação produtiva no Brasil. Historicamente associada ao desenvolvimento econômico e industrial no país desde a década de 1950, nos anos 1990 ganha notoriedade pela capacidade de produção e atração de investimentos de grandes empresas e proteção das esferas municipais, estaduais e federais. Com o incremento das isenções fiscais e as concessões oferecidas, assim como o processo de abertura econômica vivenciado no início desta década, o Brasil esteve no radar de grandiosas multinacionais.

No que diz respeito ao objeto desta pesquisa, a base teórica conceitual estrutura-se em autores como, Tunes (2021), Bentes (2017), Arbix (2007) e Botelho (2002). Tais autores ajudam a compreender as problemáticas levantadas ao passo que fornecem uma leitura e análise das questões geográficas comprometidas com a realidade. É necessário pontuar tal alinhamento teórico pois entende-se que os conceitos estão vinculados também a processos históricos e contexto geográfico também particular. Tais bibliografias tornaram-se essenciais para o desenvolvimento analítico dos processos retratados na pesquisa.

A problemática que orienta a construção do trabalho é: em que medida os processos de reestruturação e inovação tem contribuído para as transformações no mundo do trabalho? Para dar concretude a problemática, pensou-se como objetivo central da pesquisa investigar o processo de reestruturação produtiva e a inovação na região frente às transformações do capitalismo. Entendemos que esse objetivo será alcançado através de uma proposta teórico-metodológica coerente.

Metodologicamente, existem alguns aspectos que merecem atenção. O primeiro deles diz respeito ao fato de que o processo de inovação tem sido investigado na Geografia, de modo geral, mais recentemente, isto é: a consolidação de uma Geografia da Inovação no Brasil é atual. Para além disso, vale mencionar a dificuldade em acessar dados de inovação,

uma vez que o IBGE não torna público os dados regionalizados do estado do Rio de Janeiro. Dando maior ênfase ao próprio contexto da pesquisa, iniciou sua construção no período da Pandemia da Covid- 19, prejudicando e atrasando, por exemplo, a realização do Censo que aconteceria no ano de 2020.

Este trabalho tem por objetivo a investigação de processos que estão no cerne de questões econômicas e industriais e que, contraditoriamente, apresentam-se no espaço geográfico. Assim, pode-se dizer que o processo de reestruturação produtiva, alicerçado na reprodução do capital, em fronteira com outros processos, tal como o de inovação, tem, em algum grau, moldado a trajetória e o movimento da indústria no estado do Rio de Janeiro.

O fenômeno da reestruturação produtiva acompanha o movimento da própria reestruturação do capitalismo. É na década de 1990, com a crise do fordismo, que surgem os primeiros indícios da reestruturação produtiva no Brasil – embora presente-se com mais intensidade no novo século. Com a crise do modelo fordista e a incorporação de alguns elementos flexíveis, tem-se um redesenho da economia, da indústria e acumulação de capital.

Para esta pesquisa em específico, delimitamos como recorte espacial a região do Vale Paraíba fluminense, região sul do estado do Rio. Entretanto, ainda que neste momento não se discuta o conceito de escala em si, é necessário reafirmar que se trata de um trabalho multiescalar, como já dissemos. Isso significa dizer que para entender a perspectiva da referida região fluminense é preciso compreendê-la à luz da dinâmica industrial do estado do Rio de Janeiro e o próprio contexto no qual o Brasil está inserido nos fluxos globais.

O Médio Vale Paraíba fluminense possui importância histórica e econômica inegáveis. Vivenciou as transformações oriundas do ciclo do café, ao longo do século XIX e posteriormente, já no século XX, os investimentos intensos para a industrialização. A região, e em especial o município de Volta Redonda, foram apostas do governo Vargas para a propulsão da industrialização no Brasil. Neste sentido, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) foi a representação material de tal aposta. Instalada na década de 1940, mais precisamente em 1946, houve todo um processo de criação de pressupostos que dessem base para a sua efetiva implementação.

Em linhas gerais, destacamos que tanto o processo de reestruturação produtiva e as inovações econômicas contribuíram para uma reestruturação territorial e transformações no mundo do trabalho. Tais transformações são perceptíveis ao investigar os elementos que compõem o mundo do trabalho na região, sobretudo pela mudança no perfil dos trabalhadores na indústria automobilística. Assim, reforçamos a importância de pesquisas no campo da Geografia da Indústria e na Geografia Econômica para que deem continuidade nas investigações sobre o

mundo do trabalho e suas transformações frente a reestruturação do capital. Isto é, esta temática não se esgota aqui, mas cumpre o objetivo de ampliar os debates em áreas tão relevantes para a ciência geográfica.

REFERÊNCIAS

- ANTUNES, R. A precarização do trabalho como regra. In: ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 153-172.
- ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educ. Soc.**, Campinas, vol. 25, n. 87, p. 335-351, maio/ago. 2004.
- ARBIX, Glauco. **Inovar e Inovar**: a indústria brasileira entre o passado e o futuro. 1 – Ed. Papagaio, 2007, p. 35-65.
- ANFAVEA. **Informações Técnicas**. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/informacoes-tecnicas/>. Acesso: em 31 mar. 2024.
- ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. [2022]. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/anuarios/>. Acesso em: 01 abr. 2024
- BENTES, Júlio Cláudio da Gama. **Dispersão urbana no Médio Paraíba fluminense**. 2014. Tese (Doutorado) do Programa de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP). 2014.
- BENTES, Júlio Cláudio da Gama. Reindustrialização e transformações urbanas recentes na microrregião do Médio Vale do Paraíba fluminense e suas cidades médias. In: SILVA, William Ribeiro da; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Perspectivas da urbanização**: reestruturação urbana e das cidades. 1. Ed – Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017, p. 119-143.
- BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Em tese**, v. 2, n. 1, p. 68-80, 2005.
- BOTELHO, Adriano. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. **Revista do Departamento de Geografia**, vo.15, 2002, p. 55-64.
- DE CASTRO, Iná Elias. Escala e pesquisa na geografia. Problema ou solução?. **Espaço Aberto**, v. 4, n. 1, p. 87-100, 2014..
- CATTO, Matheus Antonio Zanella. A evolução da indústria automobilística brasileira (1956-2014). 2015. Trabalho de conclusão de Curso (Graduação) para a Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2015.
- CEPERJ. Fundação Centro Estadual de Estatísticas, **Pesquisas e Formação de Servidores Públicos no Rio de Janeiro**. Disponível em: https://www.ceperj.rj.gov.br/?page_id=5854. Acesso em: 14 maio 2022.
- CLAVAL, Paul. O papel do trabalho de campo na geografia, das epistemologias da curiosidade às do desejo. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia**, n. 17, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. Cidades médias e rede urbana. In: SILVA, William Ribeiro da; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades**. 1. Ed – Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017, p. 29-38.

FAETEC. **Home Page.** Disponível em: <http://www.faetec.rj.gov.br/index.php/inscricoes/concursos/45-processo-seletivo-2016-1>. Acesso em 14 maio 2022

FERREIRA, Caio Henrique Nunes. **A relação entre as empresas e o governo brasileiro: o caso do regime automotivo e suas controvérsias no âmbito da Organização Mundial do Comercio**. 2018. Monografia (Graduação em Relações Internacionais) – Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O debate sobre a reestruturação produtiva no Brasil. **RAEGA 21**, Curitiba, Departamento de Geografia – UFPR. 2011. p. 51-77.

GOVERNO FEDERAL. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/innovar-auto/eficiencia-energetica>. Acesso em: 31 mar. 2024.

GOVERNO FEDERAL. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/innovar-auto>. Acesso em: 31 mar. 2024.

IBGE. **Pesquisa de Inovação.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/ciencia-pesquisa-de-inovacao.html>. Acesso em 09 jun. 2024

IFRJ. **Graduação.** Disponível em: <https://portal.ifrj.edu.br/pinheiral/graduacao>. Acesso em 14 maio 2022

ITEC. **Cursos de Graduação.** Disponível em: <https://www.itecqualificacao.com.br/courses/graduacao>. Acesso em: 14 maio 2022

KON, Anita. **Economia Industrial**. São Paulo: Editora Nobel, 1999.

LADOSKY, Mario Henrique Guedes; RAMALHO, José Ricardo; RODRIGUES, Iram Jacome. A questão trabalhista e os desafios da ação sindical nos anos 2000. In: OLIVEIRA, Roberto Veras de; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos. **O sindicalismo na era Lula: paradoxos, perspectivas e olhares**. 1. Ed – Belo Horizonte: Fino Traço Editora, 2014, p. 61-85.

LYRA, Flavio Tavares de. **A política industrial brasileira: perspectivas e mudanças**. Brasília: IPEA, 1996.

MAIA, Joseli Andrades. **A espacialidade das instituições de ensino superior no Rio Grande do Sul: uma rede de múltiplos circuitos**. 2020. Tese (Doutorado) do Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FURGS), 2020,

MATTOS, Carlos A de. Reestructuración, crecimiento y expansion metropolitana en las economías emergentes latino-americanas. **Economía, Sociedad y Territorio**, vol 1, núm 4, 1998, 723-754.

MENDES, Philipe Scherrer; HERMETO, Ana Maria; BRITTO, Gustavo. Reorganização espacial da indústria de transformação brasileira pós-2008: a evolução do emprego formal no território. **Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos (RBERU)**, v. 13, n. 1, 2019. p. 23-44.

MOREIRA, Adriano; MELAZZO, Everaldo Santos. Os fluxos de investimentos industriais na produção do território do estado de São Paulo. In: SPOSITO, Eliseu Savério. **O novo mapa da indústria no início do século XXI**. 1. ed. – São Paulo: Editora da Unesp Digital, 2015. p. 445-465.

NATAL, Jorge. **Inflexão econômica e dinâmica espacial pós-1996 no Estado do Rio de Janeiro**. Belo Horizonte: Nova Economia, n. 3, 2004. p. 71-90.

PIMENTA, Solange Maria; CORRÊA, Maria Laetita. Inovações organizacionais e mobilização da subjetividade: o sistema de gestão da Mercedes-Benz. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES; Magda de Almeida; NETO, Antonio Moreira de Carvalho. **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro, 2002. p. 213 – 240.

PROGRAMA MOVER. Disponível em: <https://www.programa-mover.com/programa-mover/>. Acesso em 14 maio 2022

RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. **Trabalho e desenvolvimento regional**. Efeitos sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Mauad, UFRJ, 2006, p. 11 – 42.

RAMIRES, J.C.L., and PESSÔA, V.L.S. Pesquisas qualitativas: referências para pesquisa em geografia. In: MARAFON, G.J., RAMIRES, J.C.L., RIBEIRO, M.A., and PESSÔA, V.L.S., comps. **Pesquisa qualitativa em geografia: reflexões teórico-conceituais e aplicadas** [online]. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2013. p. 22-35.

SANTOS, Eliane Carvalho. A reestruturação produtiva – do fordismo à produção flexível no Estado de São Paulo. In: SPOSITO, Eliseu Savério. **O novo mapa da indústria no início do século XXI**. – 1. ed. – São Paulo: Editora da Unesp Digital, 2015, p.201-245.

SANTOS, Leandro Bruno. Os incentivos fiscais e seus impactos no território fluminense no início do século XXI. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina. 27. Quito, 2019. **Anais** [...], Quito, 2019

SANTOS, Rodrigo Oliveira dos; JUNIOR, Reno Schmidt; ADAMI, Vivian Sebben; SCHMIDT, Fabrício Carlos. Análise dos efeitos do Novo Regime Automotivo (1996- 1999) e o Inovar-Auto (2012-2017). **Revista de Economia Política**, vol. 41, nº 1, pp. 137-154, janeiro-março/2021.

SENAI. **Detalhe unidade Resende**. Disponível em: <https://firjansenai.com.br/cursorio/portal/detalhe-da-unidade/resende>. Acesso em: 28 jan. 2024.

SINDICATO. **Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense**. Disponível em: <https://sindmetalsf.org.br/>. Acesso em: 29 mar. 2024.

SOARES, José de Lima. O novo e precário mundo do trabalho no século XXI: reestruturação produtiva, flexibilização do trabalho e desemprego na Mitsubihsi de Catalão (GO). Trabalho, crise e desigualdades: caminhos e descaminhos da sociedade contemporânea. *In: Encontro Nacional da ABET*. 25. Rio de Janeiro, 2017. **Anais** [...] Rio de Janeiro, 2017.

SPOSITO, Eliseu Savério. Rede urbana e eixos de desenvolvimento: dinâmica territorial e localização da indústria e do emprego no Estado de São Paulo. *In: SPOSITO, Eliseu Savério. O novo mapa da indústria no início do século XXI*. 1. ed. – São Paulo: Editora da Unesp Digital, 2015, p 369-404.

TUNES, Regina Helena. Reestruturação produtiva e do espaço no rio de janeiro: uma análise regional a partir do vale do paraíba fluminense. **Rev. Tamoios**, São Gonçalo (RJ), ano 15, n. 2, 2019. p. 20-36.

TUNES, Regina. Concentração industrial da produção inovadora no Brasil: uma análise a partir do conceito de condições gerais de produção. **GEOgraphia**, vol: 21, n.47, 2019: set./dez.

UERJ. **Faculdade de Tecnologia**: Campus Regional de Resende. Disponível em: <https://www.fat.uerj.br/>. Acesso em 14 maio 2022

UFF. **Informações localidade da graduação**. Disponível em: <https://www.uff.br/?q=localidade/curso/3102/graduacao>. Acesso em: 14 maio 2022

VASCONCELLOS, Bianca Louzada Xavier. **Desenvolvimento Regional e Estrutura Produtiva: Um Estudo Sobre a Região do Médio Paraíba (RJ)**. 2016. Dissertação (Mestrado) do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).. 2016, p. 90-12.

APÊNDICE A – Transcrição da entrevista com o presidente do sindicato dos metalúrgicos do sul fluminense Edmar Miguel

Anna Maria: Bom, primeiro, mais uma vez, te agradeço por me conceder essa entrevista. Fico muito feliz em saber que é um contato bem visto, de que não há nenhum tipo de resistência ao contato. A primeira coisa que eu queria saber de você é sua formação. Você tem alguma formação específica? Como você chegou ao cargo de presidente do sindicato? Como foi esse processo?

Edmar Miguel: Pois bem, Anna, nós viemos do Paraná para Volta Redonda quando ainda éramos criança. Nós éramos de família muito humilde...Quando chegamos em Volta Redonda, não tínhamos onde ficar, então nós ficamos de favor na casa de uma tia. Meu pai e meu irmão tiveram o privilégio de ter uma oportunidade de trabalhar na CSN. Meu irmão entrou direto na CSN e meu pai entrou numa contratada. Bem, como nós viemos da roça sem estudo, meu pai, indo para o trabalho, meu pai sofreu um acidente. Ele estava de bicicleta, foi atropelado, e meu pai sofreu muito com isso porque não tinha estudo, mal sabia ler, não sabia escrever. E sofreu demais. Eu, na minha infância, acompanhei isso, sabe? É muito triste você ver uma pessoa que você ama sofrendo. E aquilo que me veio na cabeça dizendo, poxa, eu preciso fazer alguma coisa para que outras pessoas na mesma situação não tenham medo, não passem por isso. Eu tinha medo mesmo do sofrimento que meu pai estava tendo, que minha família estava tendo. E aí eu comecei a estudar, fui fazer segurança no trabalho. Me interessei por reconhecer a área de segurança do trabalho. Tive a oportunidade de passar pela Escola Técnica onde logo depois eu tive o privilégio de entrar na CSN. Entrei na CSN em 1991, e nós fomos para a escola técnica fazer TPC. Na TPC eu fiquei 8 anos, eu fiz o curso de CAE, que era curso de aprendizagem industrial especial, e depois eu fiz um outro curso técnico. Nesse período eu já estou 30 anos dentro da CSN, 30 anos funcionário da empresa então é uma empresa que eu não posso falar mal dela, porque hoje tudo que eu tenho eu consegui na empresa eu acho que eles também não podem falar mal de mim, porque são 30 anos com certeza e ao longo desses tempos fui conhecendo algumas pessoas que mexiam com o sindicato e sempre pedindo as minhas opiniões. Até que um dia fui convidado a fazer parte de uma chapa, mas aqui nós temos muita dificuldade no ramo sindical, sabe por quê? Porque quase todos os sindicalistas são perseguidos, são demitidos... então eu logo falei quando eu recebi o convite que vou te ajudar no que eu puder, mas eu não posso participar diretamente porque eu tenho 3 filhos e eu tenho a minha esposa então se eu vier a ser demitido isso vai

pesar muito pra nós. Eu ajudei, mas não diretamente, depois nós tivemos uma outra oportunidade de montar mais uma equipe, aí eu resolvi participar e eu seria um membro da equipe, porém com o passar do tempo uma pessoa que seria o presidente ele por outras razões ele não poderia participar conosco e aí o grupo pediu pra que eu fosse o presidente. Ah Edmar, vem você como presidente e eu falei, olha, eu estou aqui pra ajudar o trabalhador se vocês acham que é uma forma de ajudar conte comigo pro que precisar ajudar. Então nós começamos a fazer esse trabalho para que você entenda e os demais que nos ouve foram 12 anos de luta pra chegar ao presidente isso não foi de um dia pro outro não, foi muito difícil... nós não temos poder do sindicato nada mais nada menos que a CUT, com uma aliança com a força sindical então é uma potência ainda é uma potência que nós tivemos que lutar contra pra poder pegar a direção do sindicato. Então foi um trabalho muito árduo, muito extenso mas que chegou a dar pra gente 70% nas urnas do resultado da eleição, que pela primeira vez na história nós tivemos uma eleição realizado em praça pública com acompanhamento do ministério público dirigido por exigência do sindicato com cinco maiores centrais, com o trabalhador não só votando mas também fiscalizando e também participando nós tivemos 70% dos votos válidos com uma votação histórica e de lá pra cá o trabalho sempre muito pesado sempre muito árduo. Lutar em defesa do trabalhador da trabalhadora principalmente no momento em que ele se sentiu muito acuado muito inseguro isso traz uma dificuldade muito grande pra gestão sindical, mas praticamente com um ano nessa gestão nós começamos a quebrar muitas barreiras que pela primeira vez na história em todas as empresas da base nós não temos nenhum acordo que estava abaixo da inflação, todos os acordos que nós tivemos o pior acordo foi inflação completa, os demais foram tudo acima da inflação nós fechamos como um dos melhores sindicatos do país com um ano de gestão. Nós conseguimos dobrar o cartão de alimentação quando nós pedimos isso a própria imprensa local disse em todos os canais Edmar tá ficando maluco dobrar o cartão de alimentação nunca e nós conseguimos, mas por que nós conseguimos? Porque o trabalhador ele começa a acreditar no seu sindicato, ele estava dando um voto de confiança ao sindicato então esse mérito não é o mérito do Edmar não é o mérito da diretoria é o mérito dos homens e mulheres de aço, assim como carinhosamente eu passei a denominá-los. Então em todas as entrevistas quando eu vou fazer a abertura você vai me ouvir dizer homens e mulheres de aço de todo o sul fluminense, é uma forma carinhosa respeitosa até porque eu estou todo dia no meio deles eu ainda estou fazendo turno na empresa não fui liberado... hoje eu estou de zero hora, por coincidência... Esses resultados históricos para nós, esse resultado mais uma vez ele é fruto do trabalhador e da trabalhadora onde nós temos, Anna, é uma grande quantidade de mulheres nós vamos estar

falando de mais de 1.000 mulheres que hoje está no mercado de trabalho em apenas uma das empresas, se a gente para falar de todo o sul fluminense nós estamos falando de mais de 5.000 mulheres nos postos de trabalho... agora tem empresa na nossa região que essas mulheres ainda sofrem assédio moral Ainda sofrem assédio sexual, né? E nós vamos lutar com todas as nossas forças para exterminar isso do meio das mulheres, a mulher precisa ser tratada com mais carinho com mais dignidade, com mais respeito e acima de tudo ter o reconhecimento digno de que ela merece ser bem tratada. Muitas dessas mulheres saem de dentro da empresa ainda tem uma jornada dupla e às vezes até tripla, porque às vezes é mãe, às vezes é dona de casa e às vezes ainda vai para uma faculdade e muitas vezes é mãe e muitas das vezes são humilhadas dentro do local de trabalho e nós deixamos claro que nós em momento nenhum vamos permitir, que nós vamos lutar com todas as nossas forças para dar de uma vez por todas voz e voto não só as mulheres, mas também os trabalhadores. Então eu passei a ser bombardeado por algumas empresas que já tinha o traje de mandar no sindicato, o sindicato fazia o que as empresas determinassem e agora com a nossa gestão isso começa a ter uma mudança muito brusca, a gente passa a ouvir o trabalhador, a gente passa a dar substituição para o trabalhador...Para se ter uma ideia em um acordo coletivo, nós tivemos várias propostas sendo recusada pelo trabalhador porque nós entendemos que poderíamos pedir outras melhorias para a categoria e em muitas delas nós conseguimos melhora para a categoria. Se a gente pega o caso de uma das maiores empresas da América Latina, CSN, nós tivemos pela primeira vez na história além de dobrar o cartão de alimentação conseguimos um índice de INPC acima da inflação e pelo próprio histórico muitas vezes ela dava era 0 nem o INPC ela dava quando a gente conseguiu o INPC já era uma grande vitória nós com apenas um ano, primeiro acordo nós conseguimos acima foi um fato histórico e isso me gerou tanta represália que eu até hoje nunca consegui falar com o diretor da CSN me atendendo como um sindicalista e o presidente da CSN nunca quis me ouvir, mandamos ofício mandei e-mails, ligações ele nunca me identificou como presidente da entidade, porque ele tinha um hábito de falar e os outros obedecerem e nós estamos ali para somente obedecer ao trabalhador, o trabalhador é aquele que é a força do sindicato, é ele que manda no sindicato então isso ficou um clima muito desconfortável porque ele não quis atender e é um caso muito diferente principalmente quando eu falo da Volkswagen onde eu pude estar com o presidente nacional da Volkswagen e pude estar também com o presidente mundial da Volkswagen ele veio da Alemanha, nós tivemos o privilégio de uma reunião com ele fez questão de ouvir não só a minha pessoa, mas também os representantes de nossos sindicais que se encontram lá e foi muito gentil então o que nós entendemos é que o sul fluminense tem um potencial de

crescimento muito grande, a gente precisa ter uma conversa com o governador com os prefeitos com deputados com as faculdades. Nós temos aqui um mercado muito próspero que precisa ser lapidado com muito carinho então nós já havíamos feito uma reunião com todos os prefeitos, só teve um prefeito que não nos atendeu os demais conversamos com todos, conseguimos também falar com alguns deputados, eu falei com alguns ministros então nós estamos com uma agenda a tentar buscar investimentos para nossa região, investimento para que você possa trazer melhores condições de vida e melhores condições de trabalho e isso beneficia não só o metalúrgico mas também os estudantes vocês que se dedicam que investem tanto numa faculdade, às vezes chega no final do estudo de vocês, vocês não têm um reconhecimento muito além daquilo que vocês merecem. Só que o mercado é o seguinte ou você tem seis ou você tem meia dúzia ou você não tem nada, eles não te dão uma escolha que você possa falar assim, eu quero ir para a empresa tal porque lá eu sou reconhecido eu vou ser valorizado eu estudei para isso então o que a gente quer é justamente causar uma mudança nesse nesse cenário não só do sul fluminense como mundial. Na nossa região você pode não acreditar, mas nós temos uma grande quantidade de mulheres de aço, que no final do mês recebe menos de 1500 reais e muitas delas são mães de família, temos alguns casos que o homem foi embora ele abandonou a mulher com as crianças e ele sequer deixa uma ajuda de custo para as crianças não deixa nada e aí o que acontece com essa mãe... Ela fala Edmar eu tenho que trabalhar e agora eu chego numa posição que eu escolho ou eu vou abastecer a minha casa com alimento para cuidar da minha pessoa e dos meus filhos ou eu vou pagar as contas porque os dois não dá, eu recebi uma mãe de família até por sinal chorando pedindo uma cesta básica ela me mostrou o contracheque dela, menos de 1.000 reais ela não faltou um dia de trabalho não chegou uma hora atrasada mas aí tem desconto do INSS, e aí ela falou para mim agora o que eu vou fazer eu vou cuidar do meu filho vou pagar as contas, e eu falei você vai ter que continuar trabalhando você precisa se alimentar e precisa alimentar seu filho, nós vamos ter que arrumar a prioridade, as necessidades básicas sua elas não podem ficar para trás... Eu não estou falando de uma mãe apenas, você acha que é apenas um pai de família que abandona a mulher com os filhos se a gente faz uma pesquisa no Sul Fluminense nós vamos ficar assustados com esse número porque são muitas pessoas que se dizem homem, mas não é homem porque só quero aproveitar de uma mulher aproveita faz um filho depois se sente no direito de deixar a mulher com o filho para trás e ir embora não deixa nenhuma pensão para o filho então são coisas que as vezes tiram o nosso sono a gente passa a noite em claro fala como é que pode um ser humano que a gente vê pela literatura que o ser humano é aquele que é capaz de pensar, de agir dentro de uma natureza mais ética mais correto e aí um cara que se

diz homem que se diz ser humano aproveitando de uma mãe, engravida ela depois ele mete o pé vai e embora deixa ela com a criança... como é que fica a vida dessa mulher... comprometida para o resto da vida não é isso que ela planejou para ela e quando não é mãe as vezes é o trabalhador muitos trabalhadores hoje se a gente fizer uma pesquisa ele vai dizer para você esse ano eu queria tanto comprar um Yakult para o meu filho, queria comprar uma fruta para pôr na mesa para os meus filhos e eu trabalhei o mês inteiro e hoje eu não tenho condição de comprar um ovo de páscoa de comprar uma caixinha de bombom mas o filho dele está vendo todo mundo chegando dizendo que é normal ter isso em casa, mas para ele não é, ele não tem essa possibilidade de pegar um bombom e falar assim filho está aqui uma caixinha de bombom... isso não é normal, eu não posso saber de um negócio desse ficar calado e dizer está tudo bem na sua frente está tudo ótimo o trabalhador está contente, o trabalhador está sorrindo não precisamos investir em saúde investir em segurança em qualidade de vida no transporte... Tem várias empresas da indústria automobilística que tem os ônibus fretados isso traz segurança para o trabalhador isso traz uma certa felicidade, embora eu reconheço para você que ainda é possível fazer melhorias nesse transporte fretado e nós vamos trabalhar para isso... de repente é um trajeto de um ônibus, é trocar o cara que está em uma frota para outra frota, para que ele possa ganhar meia hora de sono, às vezes ganhando mais uma hora com a família, isso nós vamos estudar... isso nós vamos fazer, isso é o trabalho sabe e a gente está junto buscando melhores condições de vida, melhores condições de trabalho mas sempre lembrando nós não queremos dar prejuízo para nenhuma empresa, não queremos fechar nenhuma empresa o que nós queremos é que todas as empresas do Sul Fluminense sejam as melhores empresas do mundo mas que o trabalhador não fique para trás, que a nossa região não fique para trás porque a empresa precisa investir no local onde ela está dando produção ela precisa colocar os meios sociais para fluir da melhor maneira, investir na saúde, investir na educação tudo isso gerará frutos de qualidade não só para a empresa não só para o funcionário mas para toda a nossa região. Só isso que queremos, queremos fazer uma fusão onde todos podem ter frutos de qualidade.

Anna Maria: É bem delicado, né, porque de fato você trabalha com realidades que são muito absurdas e às vezes é difícil de você agir, porque é claro você gostaria de poder arcar com as contas, oferecer mais cestas básicas, dar outras condições, mas que tem coisas também que não estão na alçada do sindicato, a não ser continuar brigando de fato para terem o mínimo de condição de vida e de dignidade. Isso que você falou já me abriu muito os olhos e eu queria perguntar uma outra coisa: a gente sabe que o sindicato dos metalúrgicos tem uma tradição especialmente por conta da CSN, mas precisou dialogar fora deste setor. A minha

questão é: você sente que o sindicato teve alguma dificuldade em lidar com as automobilísticas? Como é essa relação com a indústria automobilística já que você disse que por exemplo na CSN o presidente não quis conversar, mas que na Volks deu para conversar. Você sente que as automobilísticas são mais abertas ao diálogo?

Edmar Miguel: Olha, eu vou te falar de todo o coração, a gente tem na automobilística casos e casos a gente tem empresas que se preocupam em buscar a diferença e nós temos outras que infelizmente talvez seja pela região quero explorar cada vez mais... Porque eu digo isso, Anna? Se a gente pegar uma mão de obra hoje, se você for aqui na nossa indústria automobilística e pegar hoje um trabalhador nosso e pegar esse mesmo trabalhador que trabalha na mesma empresa só que em local diferente, costuma as vezes o local diferente ganhar até quase que o dobro fácil do que ganha aqui. É a mesma empresa, é a mesma função, mas com salário diferente, com pacote de benefícios diferente então são coisas que nós não podemos permitir né. Nós temos empresas da base que nós gostaríamos de ter muito, mas muito mais sucesso, mas nós tivemos uma pedra muito grande no caminho que foi a Federação dos trabalhadores nas indústrias metalúrgicas, mecânicas e de material elétrico do estado do Rio de Janeiro. Vou te citar um caso como exemplo claro, logo no começo da nossa gestão nós tivemos um grupo de mais de 100 trabalhadores que foram demitidos da Stellantis, eles foram demitidos e nós entendemos que estava de forma errada então nós acionamos a empresa, conversamos, fizemos uma mediação com o Ministério Público... eles falando assim não nós demitimos, mas pagamos todos os direitos do trabalhador e da trabalhadora, então nós entramos na justiça e nós ganhamos além de tudo que foi pago ao trabalhador cada trabalhador levou para casa 7 mil reais, você tem noção do que é isso? Na hora que vamos dar esse resultado em assembleia você via trabalhador chorando você via trabalhadora chorando, dizendo agora nós temos um sindicato. Isso nunca aconteceu, isso foi assim sem palavras sabe e aí levaram para casa 7 mil reais... e o interessante que depois disso a federação entrou no circuito e começou a negociar na nossa frente então a Stellantis não mais negociou conosco e o que chama atenção é o fato que eles vêm negociando com a Stellantis, com a Jaguar Land Rover, a própria Galvasud que é da CSN. Então não vem negociando junto com o sindicato, mas veja você que nós temos um acordo das nossas bases onde nós viemos representando nós tivemos a Nissan como exemplo de um PLR se não me falhar na memória foi de 10 mil reais e tivemos uma PLR também acho que foi na Celor também próximo 10 mil reais acho que uma foi de 10 e uma foi 12... Mas assim, os trabalhadores ficaram felizes, nós fomos lá, nós ouvimos, nós lutamos pela proposta. É uma luta judicial que a gente está tendo e que eles acabaram se beneficiando do erro deles porque quem está à frente da federação era o antigo

presidente do nosso sindicato, é coisa de louco então parece coisa de televisão que você só vai ver no Brasil...

Anna Maria: Existe algum documento, dossiê, algo que vocês produziram de forma textual sobre a história do sindicato?

Edmar Miguel: Olha nós temos aqui na nossa região o centro de memória do Sul Fluminense, alguns materiais sendo doados pelos próprios metalúrgicos... eles me procuraram para ver alguma documentação mas a gestão anterior a nossa gestão eles sumiram com muitos documentos, estragaram muita coisa bom sobre, então os nossos arquivos praticamente perdemos tudo mas o pouco que a gente tem nós vamos estar contribuindo aí para esse acervo, para não deixar perder essa história porque essa história faz parte da nossa vida da nossa cultura mas infelizmente a gestão anterior perdeu isso

Anna Maria: Aproveitando um pouco o gancho, eu queria saber um pouquinho como é a relação que o sindicato estabelece por exemplo com essas outras instituições. Como é o contato que vocês mantêm contato com o poder público e com o poder privado?

Edmar Miguel: A gente tem muito contato com o ministério público, e as assembleias são feitas de acordo com os dados, de acordo coletivo ou a menos que a gente tenha alguma urgência ou irregularidade grave. A assembleia geralmente se dá uma vez por ano num acordo coletivo, de acordo com algumas questões. Algumas empresas põem tudo num pacote só, uma das nossas metas é separar isso porque o trabalhador perde mais então a gente separando, uma luta é pra uma coisa outra luta é outra coisa, então não vamos misturar... Tá sendo muito difícil pra você ter ideia, eu quero até externar pra você que nós estamos num processo muito complicado no sindicato, eles querem que eu me destitua da presidência do sindicato porque ele [sindicato] tá fortalecendo muito o trabalhador como eu falei pra você, com um ano nós fizemos coisa que nunca houve no sindicato. Eu solicitei ao nosso departamento de conselho fiscal para saber sobre o financeiro e alguns saques que haviam sido feitos. Por isso, eles estão tentando me remanejar, estão tentando me tirar da presidência do sindicato, me jogar para um diretor de base né, eu continuaria na executiva, mas não como presidente, né? Ou seja, aí eles passam a ter o poder e fazer o que quiserem com o sindicato. Não se assuste se amanhã ou depois sair na mídia que eu não sou mais o presidente, mas eu não vou baixar a cabeça ou deixar de lutar pois eu acredito na categoria. O que eu estou buscando não é uma coisa para o Edmar, enquanto pessoa, é para o Sul Fluminense, principalmente para os aposentados. Nós temos aqui o maior sindicato de aposentados da América Latina, e precisamos melhorar muito para essa categoria. São trabalhadores que dedicaram toda a sua vida para uma empresa e agora quando sai a pessoa não leva nem um plano de saúde, sabia? Eu tô a trinta anos na

CSN, se eu saio amanhã da empresa eu não tenho mais plano e o salário que eu ganho eu não consigo pagar um plano de saúde para mim, pra minha esposa e pros meus filhos, ou seja, eu não posso fazer os dois. Por isso nós temos que lutar, o poder público e o poder judiciário precisa entender que estamos falando de trabalhadores, por isso é preciso melhorar o salário. Se você consegue comprar uma roupa, um sapato, uma maquiagem, você está movimentando o comércio, a economia. É a padaria, o açougue, e a economia gera como um todo. Aquilo que fabricamos também iremos poder comprar, mas essa ainda não é a realidade de todos. Muitas vezes o cara tá fabricando algo pros outros, pois ele mesmo ainda não consegue comprar aquilo, é um sonho. E isso traz pra nós muito mais credibilidade, então a gente entende que essa fusão traz benefícios para todos, que essa cadeia vai ser muito mais forte quando todos estiverem envolvidos e comprometidos com esse resultado.

Anna Maria: Como as relações do cotidiano fabril foram afetadas pela pandemia?

Edmar Miguel: Eu acho que nós tivemos os dois lados da moeda, tivemos o lado que melhorou e o outro que piorou. Mas o maior aprendizado que vamos trazer da pandemia, Anna, é que ninguém é imune ou intocável, ela mostrou que independente da hierarquia ou status social todos nós podemos ser surpreendidos. Nós precisamos viver mais em comunidade, se preocupar mais um com os outros... Um dos grandes ganhos foram as reuniões online, nós não tínhamos esse costume, mas hoje estamos aqui fazendo nossa reunião online com toda tranquilidade, com toda segurança, coisa que antes da pandemia praticamente não existia. Por isso eu acho que trouxe um benefício muito grande na comunicação; outro ponto que traz uma reflexão para estudarmos juntos é que na pandemia nos vimos todos os políticos muito preocupados com a empresa, com o discurso de que a empresa não podia fechar. Nesse período muitos entraram com ajudas de custos para o salário do trabalhador, e nós vimos que elas tiveram grandes resultados, resultados favoráveis, mas foi o período no qual o trabalhador esteve mais fragilizado. Nós tínhamos trabalhador que vinham trabalhar [na pandemia] com o ônibus lotado, e o cara não tinha escolha, ou ele vinha no ônibus lotado ou ficava em casa, mas nós estamos falando de uma doença que pode ser transmitida pelo contato, né? E as autoridades não estavam preocupadas com isso, e não falo só do Sul Fluminense, eu falo como um todo mesmo, tinha empresa se recusando a dar máscara para o trabalhador, que achava difícil comprar uma máscara de proteção e dar pro funcionário. Então é um ponto que a gente precisa estudar mais a fundo, precisamos de uma cultura com a empresa para que isso se traduza na vida da família metalúrgica. Tivemos trabalhadores que pegou COVID-19 e veio a óbito, e pra te falar verdade, não foi tido como acidente de trabalho. E em muitos lugares, muita das vezes, tem locais em que todos os

trabalhadores pegaram COVID-19, então assim, é coisa que precisamos melhorar. Esse pós covid traz pra gente muitas possibilidades de crescimento, de aprendizado, então a gente vê que algumas se preocupam e outras não estão nem aí. Tem outras que não quer ter trabalho, porque se você fala de estudar e fazer uma melhoria... isso é muito triste e nada agradável. De tudo isso, eu entendo que nós vamos ajudar esse trabalhador, precisamos fazer nossas vozes ecoar, conquistar corações e mentes em busca de um amanhã melhor, pro estudante, pra mãe, pro pai, pro Sul Fluminense, pro Rio de Janeiro e pro Brasil. Temos pessoas fabulosas no nosso meio, de inteligência tamanha, mas que não está tendo oportunidade de ser ouvida, e o que nós gostaríamos é de pedir uma oportunidade para esses pais e mães de família que saem de casa com o ônibus lotado... muitos ônibus sequer tem ar condicionado, as pessoas vão suadas dentro de ônibus depois de uma jornada cansativa de trabalho. E ele merece ir sentado, com calma, em um ônibus climatizado, porque é essa categoria que move o país. Hoje, se o trabalhador para ele para o país, então precisamos dar crédito e valorização para os trabalhadores de forma geral, não somente os da indústria. É isso que buscamos, olhar para os nossos, mas reconhecendo também que os outros também merecem. Uma outra categoria que eu não poderia deixar de registrar aqui são os professores, que são responsáveis pela formação de uma nação e que muita das vezes esse mesmo professor está sendo maltratado, desrespeitado, agredido por um aluno... Nós não podemos permitir isso, e eu gostaria muito de deixar aqui o meu repúdio a quem não reconhece o professor ou a professora como o ser mais responsável pela formação da nossa geração futura. Esse é o legado que precisa ficar, o exemplo que precisa ficar.

Anna Maria: Houve uma mudança no perfil dos trabalhadores do Sul Fluminense?

Edmar Miguel: Há uma mudança muito grande, Anna, principalmente na cultura dos estudantes. Um estudante hoje que tem família, dificilmente consegue ingressar numa faculdade particular pois o valor está muito aquém da média salarial do Sul Fluminense. A CSN tem uma das melhores mão de obra do Brasil, mas tem um dos piores salários da área metalúrgica. Essa mudança de cultura traz pra nós um mercado mais jovem, as mulheres têm crescido muito e em muitos lugares elas fazem a diferença. Outro ponto preocupante é que a juventude de hoje ela não larga o celular nem para ir ao banheiro, e a gente tem local na empresa onde eles são muito críticos e não pode ou mesmo é proibido o uso do celular. E ao proibir o celular do jovem é como se você estivesse falando que ele não pode respirar, e isso gera um conflito muito grande. Na CSN, por exemplo, temos um rodízio de trabalhadores muito grande, muitos ficam apenas seis meses ou um ano. Isso porque o salário é pouco, não tem reconhecimento, o clima da empresa não é muito agradável também. Então essa mudança

na cultura organizacional ela também acaba pesando, porque você tira um profissional de trinta e dois anos da empresa e só pelo barulho do equipamento ele fala se está com problema ou não. O jovem recém-formado ele ainda não tem esse feeling, ele tem muito da teoria mas tem pouco da prática e isso dificulta muito. Várias empresas tem sofrido com esse turn over alto, na qual o cara que sai leva uma gama de conhecimento muito grande, e o que está entrando hoje com a cultura que tem, ele vai sair e não trazer o que o outro levou. Então precisamos alinhar essa cultura, principalmente no quesito de segurança e qualidade, pois interfere no sucesso da empresa e funcionário. Não tem como dizer que a empresa vai muito bem se o funcionário vai mal ou o trabalhador muito bem e a empresa falindo... essa fusão tem que ser um casamento feliz para ambos. E é assim que nós entendemos a necessidade de valorização da mão de obra jovem, pois muitos as vezes não tem a formação adequada para a indústria e o Sul Fluminense precisa de mais formação adequada, principalmente na automobilística elétrica.