

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

**ESDRAS KÊNIA DE PAULA**

**Pólo Automotivo Sul Fluminense: novos rumos para o desenvolvimento econômico da região**

**Rio de Janeiro - RJ  
2015**

Esdras Kênia de Paula

PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE: novos rumos para o desenvolvimento econômico da região

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito final à obtenção do título de Mestre submetido ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégia e Desenvolvimento, do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Orientadora: Renata Lèbre La Rovere  
Co-orientador: Cristiano Monteiro

Rio de Janeiro  
2015

## FICHA CATALOGRÁFICA

P324 Paula, Esdras Kênia de.

Pólo Automotivo Sul Fluminense : novos rumos para o desenvolvimento econômico da região / Esdras Kênia de Paula. – 2015.

190 f. ; 31 cm.

Orientadora: Renata Lèbre La Rovere.

Co-orientador: Cristiano Monteiro.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, 2015.

Referências: f. 148-151

1. Pólo Automotivo Sul Fluminense. 2. Desenvolvimento regional. 3. Indústria automobilística. 4. Região Sul Fluminense. I. La Rovere, Renata Lèbre, orient. II. Monteiro, Cristiano, coorient. III. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Economia. IV. Título.

Esdras Kênia de Paula

PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE: novos rumos para o desenvolvimento econômico da região

Dissertação submetida ao Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento.

Aprovado em: 31/03/2015

---

Professora Doutora Renata Lèbre La Rovere, UFRJ

---

Professor Doutor Cristiano Monteiro,UFF

---

Professora Doutora Lia Hasenclever, UFRJ

---

Professor Doutor Rodrigo Salles Pereira dos Santos, UFRJ

*À Deus, pois sem Sua perfeita orientação e condução em minha vida absolutamente nada seria possível. A Ele toda minha gratidão.*

*A minha mãe, minha avó, meu irmão e meu noivo, pelo apoio incondicional, incentivo, confiança e fé que tudo vai dar certo. A vocês todo meu amor.*

## **Agradecimentos**

Agradeço a Professora Renata Lébrea La Rovere, minha orientadora e professora que com profissionalismo e competência soube me instruir. A ela meu muito obrigada.

Agradeço ao Professor Cristiano Monteiro, meu co-orientador por apontar um novo direcionamento para meu trabalho. Valeu a pena !

Agradeço a querida colega de curso Rosana Guimarães que generosamente e com muita paciência me ajudou a utilizar a base de dados da RAIS.

Agradeço aos meus entrevistados que de maneira ímpar colaboraram tanto na conclusão desta dissertação. Obrigada a cada um !

Agradeço as alunas de graduação da Universidade Federal Fluminense pela transcrição das minhas entrevistas.

Agradeço a minha amiga, irmã e madrinha Tamara Anita sempre solícita em me ajudar.

Agradeço aos meus professores da Universidade Federal Fluminense pelas conversas e apoio no mestrado, alguns colegas de PPED como os Professores Ricardo Thielmann e André Ferreira. Em especial ao meu orientador da monografia Professor Júlio Andrade que me incentivou a ingressar no mestrado e orientou meus primeiros passos de candidata ao mestrado, mesmo já tendo concluído a graduação. Indicou-me alguns programas e Universidades, esclareceu minhas dúvidas, orientou meu projeto de pesquisa e me ajudou a decidir com muita boa vontade, entusiasmo e dedicação o caminho que eu ia traçar. Para mim, estas são qualidades fundamentais à um docente. Ao senhor meu muito obrigada !

Agradeço a minha cachorrinha Chica, companheira de todas as horas, por me proporcionar momentos de alegria e descontração diariamente. Sempre carinhosa e super animada alegrando minha casa e nossos amigos.

*“É melhor tentar e falhar, que preocupar-se e ver a vida passar.  
É melhor tentar, ainda que em vão que sentar-se, fazendo nada até o final.  
Eu prefiro na chuva caminhar, que em dias frios em casa me esconder.  
Prefiro ser feliz embora louco, que em conformidade viver.”*

(Martin Luther King)

## Resumo

PAULA, Esdras Kênia de. **Pólo Automotivo Sul Fluminense: novos rumos para o desenvolvimento econômico da região.** Rio de Janeiro, 2015. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas, Estratégia e Desenvolvimento) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

Este trabalho de dissertação está centrado na investigação do desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense associado ao Pólo Automotivo a partir de meados dos anos 2000. A pergunta que se busca responder nesta dissertação é de que forma o desenvolvimento da região Sul Fluminense vem sendo afetado pela instalação do Pólo Automotivo. Ou seja, será investigado se o Pólo Automotivo Sul Fluminense configura um sistema produtivo local nesta região. Para alcançar os objetivos foram utilizados como métodos de pesquisa a revisão bibliográfica, levantamento de documentos como teses, dissertações, monografias e a análise dados primários e secundários, como estudos, relatórios, anuários e boletins, que tratam a região Sul fluminense, Pólo Automotivo e seu desenvolvimento econômico e regional. Realizou-se levantamento de dados quantitativos na base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) para a elaboração de gráficos e estatísticas para acompanhar o desenvolvimento socioeconômico da região. De modo a complementar o levantamento de dados efetuado na RAIS utilizou-se dados do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM) e o estudo Decisão Rio Investimento 2014-2016. Realizaram-se ainda entrevistas pessoais semi-estruturadas e análise de conteúdo. Utilizou-se como critério para a seleção dos entrevistados a participação estratégica no processo de desenvolvimento das empresas automobilísticas e da região, especialmente nos municípios onde as empresas estão instaladas. Como conclusão verifica-se que o Pólo Automotivo Sul Fluminense não configura ainda na região um sistema produtivo local, no entanto gera externalidades positivas para os municípios onde as empresas estão instaladas e para a região. Atualmente este pólo está mais próximo de uma plataforma satélite ou distrito centro-radial. Podemos concluir também que o desenvolvimento da região Sul Fluminense, especialmente da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense está em grande medida alinhado às metas, objetivos e demandas do Pólo Automotivo. As principais contribuições desta dissertação são as seguintes confirmações: primeiro, verificou-se que as ações de desenvolvimento do Pólo Automotivo impactam o desenvolvimento da região em especial dos municípios sustentados pela economia do setor automobilístico. Segundo, foi observado que a instalação do Pólo Automotivo na região Sul Fluminense impacta de forma substancial o seu perfil de empregos industriais, principalmente por demandar novas competências para atender as empresas automobilísticas. Mantém-se a vocação industrial da região, porém nota-se um direcionamento, antes focado na indústria siderúrgica, rumo à indústria automobilística.

Palavras-chave: Pólo Automotivo Sul Fluminense, desenvolvimento regional, indústria automobilística e região Sul Fluminense



## Abstract

PAULA, Esdras Kênia de. **Automotive South Pole Fluminense: new directions for economic development of the region**. Rio de Janeiro, 2015. Dissertation (Master in Public Policy, Strategy and Development) - Institute of Economics, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

This dissertation focuses on the economic development of the South region of the state of Rio de Janeiro associated with the Automotive Pole from the mid-2000s. The question that we seek to answer in this dissertation is how the development of the South region has been affected by the Automotive Pole installation. In other words, it will be investigated whether the Automotive Pole configures a local productive system in this region. Towards this end, we used as research methods a literature review, a survey of documents such as thesis, dissertations, monographs and we analyzed primary and secondary data, such as studies, reports, directories and newsletters that address the Automotive Pole and its development. We also carried out a survey of quantitative data in the Annual Relation Database of Social Information (RAIS) to monitor the socio-economic development of the region. In order to complement the data collection made in RAIS we used data from the Municipal Development FIRJAN Index (IFDM) and the study Investment Decision: Rio 2014-2016. We also did semi-structured personal interviews and content analysis. It was used as a criterion for the selection of respondents strategic participation in the development process of the auto companies and the region, especially in cities where the companies are located. As a conclusion it appears that the Automotive Pole has not yet set up in the region a local productive system, however it generates positive externalities for the municipalities where the companies are located and the region. Currently this pole is closer to a satellite platform or center-radial district. We can also conclude that the development of the South region, especially the micro-region of the Vale do Paraíba Fluminense is largely aligned with the goals, objectives and demands of the Automotive Pole. The main contributions of this dissertation are the following confirmations: first, the development activities of the Automotive Pole impact the development of the region, in particular the municipalities where the automotive sector is important for the economy. Second, the installation of Automotive Pole impacts substantially the profile of industrial jobs, mainly by demanding new skills to meet the auto companies' needs. The industrial vocation of the region for producing steel remains, but there is a new direction towards the automotive industry.

**Keywords:** Automotive South Pole Fluminense, regional development, automotive industry and South region.

## Sumário

1 INTRODUÇÃO E METODOLOGIA DE PESQUISA .....	1
1.1 O problema de pesquisa e seu contexto.....	1
1.2 Método de pesquisa .....	7
1.3 Estrutura da dissertação .....	12
2 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E POSSIBILIDADES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL .....	14
2.1 Introdução.....	14
2.2 Empresas, território e cidades.....	15
2.3 Cidades industriais e vantagens da aglomeração.....	17
2.4 Aglomerados de empresas e desenvolvimento regional.....	23
2.5 Aglomerados de empresas: enraizamento territorial em cadeias globais .....	26
2.5.1 Indústria automobilística e sua inserção na cadeia global de valor .....	28
2.6 A Indústria Automobilística no Brasil.....	32
2.6.1 Reestruturação da indústria automobilística e sua contribuição para o desenvolvimento regional.....	40
2.7 Considerações finais .....	41
3 UMA ANÁLISE DA INSERÇÃO DO PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE NA ECONOMIA DA REGIÃO .....	43
3.1 Introdução.....	43
3.2 Trajetória histórica e caracterização da região Sul Fluminense .....	44
3.3 O desenvolvimento econômico regional e a indústria automobilística no Sul Fluminense .....	52
3.4 O Desenvolvimento regional traça novos caminhos com o Pólo Automotivo Sul Fluminense .....	56
3.4.1 Ações desenvolvidas antes da instalação do Pólo Automotivo Sul Fluminense para promoção do desenvolvimento regional: um breve histórico.....	56
3.5.1 Planejamento estratégico do Pólo Automotivo Sul Fluminense e perspectivas de desenvolvimento regional.....	61
3.6 Pólo Automotivo Sul Fluminense e desenvolvimento regional: uma análise a partir do levantamento de dados .....	73
3.7 Considerações finais .....	90
4 PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UMA LEITURA A PARTIR DAS ENTREVISTAS .....	92

4.1 Introdução.....	92
4.2 Participação da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense na economia do Estado do Rio de Janeiro .....	93
4.3 Desenvolvimento regional e econômico.....	96
4.4 Políticas Públicas de apoio às empresas em nível federal, estadual e municipal e as demandas das empresas .....	109
4.5 Objetivos dos projetos de apoio às empresas e dos projetos das empresas automobilísticas.....	120
4.6 Parcerias, cooperação e integração.....	123
4.7 Capacitação, formação e qualificação profissional .....	128
4.8 Avaliação dos resultados obtidos .....	136
4.9 Considerações finais .....	140
5 CONCLUSÕES .....	142
BIBLIOGRAFIA .....	148
Apêndice 1 – Questionário utilizado nas entrevistas semi-estruturadas.....	152
Apêndice 2 – Tabelas elaboradas com base na Relação Anual de Informações Sociais para construção dos gráficos do capítulo 3.....	154

## Lista de Figuras

Figura 1- Fases da análise de conteúdo .....	11
Figura 2 - Modelo teórico da cadeia de valor da indústria automobilística. ....	30
Figura 3 - Participação percentual da produção de autoveículos por unidades da Federação: 1990, 2011, 2012 e 2013.....	31
Figura 4 - Participação da indústria automobilística no PIB industrial, 1966-2012. ....	33
Figura 5 - Principais medidas do Regime Automotivo Brasileiro. ....	34
Figura 6 - Produção de veículos automotores por unidade da federação, 1990 - 2007..	35
Figura 7 - Investimentos na indústria automobilística no Brasil, 1980-2012.....	35
Figura 8 - Principais destinos das exportações automotivas, 2006. ....	37
Figura 9 - Principais destinos das importações automotivas, 2013.....	38
Figura 10 - Faturamento do setor de autopeças por destino, 1977 e 2013. ....	39
Figura 11 - Participação dos tributos sobre automóveis no preço ao consumidor em alguns países, 2013.....	39
Figura 12 - Distribuição da indústria automobilística no Brasil.....	54
Figura 13 - Dados e previsões do setor automobilístico da região Sul Fluminense, 2012 e 2015. ....	62
Figura 14 - Investimentos industriais previstos na região Sul Fluminense, 2014-2016. 63	
Figura 15 - Comparativo da distribuição do PIB – Estado do Rio de Janeiro versus Região Sul Fluminense.....	63
Figura 16 - Empresas integrantes do Pólo Automotivo Sul Fluminense.....	64
Figura 17 - Nível de escolaridade – Estado do Rio de Janeiro versus região Sul Fluminense, 2013. ....	67
Figura 18 - Moradias previstas <i>versus</i> necessidade de moradias para região do Pólo Automotivo.....	69
Figura 19 - Projeto de transportes para a região Sul Fluminense.....	70
Figura 20 - Investimentos na indústria de transformação fluminense 2014-2016. ....	75
Figura 21 - Principais investimentos na Região Sul Fluminense 2014-2016.....	76
Figura 22- Perspectivas de contratação para a indústria.....	79
Figura 23 - Profissões específicas – indicações de aumento expressivo.....	87
Figura 24 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Resende- RJ. ....	88
Figura 25 - Posição municipal no ranking do IFDM consolidado. ....	88
Figura 26 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Volta Redonda - RJ... 89	
Figura 27 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Porto Real - RJ.....	90
Figura 28 - Arrecadação do IPI(*) por gênero da indústria de transformação, Brasil e Estados, 2008-2013. ....	94

## Lista de Quadros

Quadro 1 - Relação de entrevistas e instituições representadas. ....	10
Quadro 2 - Divisão regional, segundo as mesorregiões, microrregiões geográficas e municípios Estado do Rio de Janeiro – 2012. ....	45

## Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Emprego na indústria automobilística do Brasil, 1980-2014.....	36
Gráfico 7 - Total de Estabelecimentos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense* (2006-2013).....	74
Gráfico 8 - Total de Empregos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense* (2006-2013).....	77
Gráfico 9 - Total de Empregos da Classe Fabricação de Pneumáticos e de Câmaras-de-ar na Região Sul Fluminense* (2006-2013).....	78
Gráfico 10 - Salário Médio Anual (em SM) da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense* (2006-2013).....	80
Gráfico 11 - Total de Empregados com Ensino Fundamental Completo* (2006-2013).....	81
Gráfico 12 - Total de Empregados com Ensino Médio Completo* (2006-2013).....	82
Gráfico 13 - Total de Empregados com Ensino Superior Completo* (2006-2013).....	83
Gráfico 14 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino fundamental completo) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores* (2006-2013).....	84
Gráfico 15 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino médio) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores * (2006-2013).....	85
Gráfico 16 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino superior) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores * (2006-2013).....	86

## Lista de Siglas

ACIAP-VR	Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Volta Redonda
ADEMP	Agência de Desenvolvimento do Médio Paraíba
AMAR	Atividades Motoras e Ações Recreativas
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CEPERJ	Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFDM	Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal
IPP	Índice de Perspectivas Profissionais
IPVA	Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores
IPTU	Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana
MERCOVALE	Mercado Comum do Vale do Paraíba
MetalSul	Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Automotivas, de Informática e de Material Eletro-Eletrônico do Médio Paraíba e Sul Fluminense
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PRIQ	Porto Real, Resende, Itatiaia e Quatis
RAB	Regime Automotivo Brasileiro
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SINE	Sistema Nacional de Emprego

# 1 INTRODUÇÃO E METODOLOGIA DE PESQUISA

## 1.1 O problema de pesquisa e seu contexto

A globalização tem uma tendência de rompimento da distância e da separação entre as esferas global e local, por isso estimula a regionalização, por provocar especialização regional e concentração de atividade inovadora (ROCHA, 2004). As regiões, impulsionadas por governos e empresas, tendem a estruturar redes de cooperação entre as empresas lá instaladas e instituições de apoio regionais. Assim as localidades podem ficar integradas nas redes internacionais que ligam seus setores mais dinâmicos. Essa perspectiva fortalece o debate acerca do desenvolvimento e o papel que as regiões e os atores locais assumem nesta discussão. Nesse sentido, coloca-se uma questão de suma importância: considerando-se que estamos diante de um mundo cada vez mais globalizado, com cadeias de valor global, como podemos aliar o desenvolvimento às especialidades locais inerentes a cada região? (CASTELLS, 2000; LIMA, 2005).

Podemos buscar respostas para essa indagação nos baseando em Klink (2001) por meio do novo regionalismo, que estaria assumindo novas atribuições no âmbito do desenvolvimento econômico local em decorrência da própria acentuação do processo de reestruturação produtiva, iniciada ainda nos anos 1970. Este processo delegou a um número crescente de regiões e estados brasileiros a responsabilidade de elaborar políticas de atração de investimentos, políticas públicas de apoio as empresas, de geração de emprego e renda, entre outras. Uma das principais características do novo regionalismo é que ele ascende em regiões com vocação nitidamente industrial, cuja ênfase é dada na cooperação e parceria desenvolvida entre os atores envolvidos no desenvolvimento regional.

A partir da década de 1990, notoriamente, os atores responsáveis ou diretamente envolvidos no desenvolvimento das regiões, como é o caso dos governos federal, estadual e municipal, empresas, instituições de apoio, associações setoriais, vem aderindo a uma discussão sobre a elaboração e implantação de políticas públicas integrantes visando uma nova concepção de desenvolvimento mais regionalizado. Estes atores pautam suas discussões em questões que são de interesse tanto das empresas

quanto das localidades, os principais são: geração de emprego, qualificação profissional, responsabilidade social e ambiental, organização de arranjos produtivos.

Nesse sentido, a nível Brasil, temos algumas mesorregiões ou microrregiões que vem despertando questões das mais diversas dimensões e com potencialidades empiricamente verificadas, como a exemplo das regiões do ABC paulista e do Sul Fluminense. O que acontece nessas regiões alerta e motiva cada vez mais o interesse por pesquisas e estudos, de modo a reforçar a necessidade de maior compreensão da dimensão territorial do desenvolvimento, assim como compreender as disparidades entre diferentes situações e realidades territoriais. Dado que “um território representa uma trama de relações com raízes históricas, configurações políticas e identidades que desempenham um papel ainda pouco conhecido no próprio desenvolvimento econômico” (LIMA, 2005, p.7).

No caso do Sul Fluminense, mesorregião do Estado do Rio de Janeiro, com área geográfica composta por quatorze municípios com diferentes vocações econômicas, entre as décadas de 1930 a 1950 foi alvo de grandes investidas do Estado desenvolvimentista e que a partir de meados dos anos 1990 até os dias de hoje, tem o setor privado assumindo a frente do processo de desenvolvimento econômico local.

Santos (2006), trata o território Sul Fluminense como um campo de forças no qual as escalas e estratégias de atuação díspares e muitas vezes opostas caracterizam um ambiente institucional denso, com fortes influencias sobre o território, que tem significado avanços e retrocessos na agregação dos agentes e estabelecimento de metas comuns. Assumindo uma linha temporal, a partir dos anos 1990, nota-se que esta situação continua recebendo o mesmo tratamento, ou seja, o território Sul Fluminense continua sendo um campo de forças de estratégias de atuação díspares. A exceção cabe aos municípios onde as empresas do setor automobilístico sustentam a economia local, despontando no processo de desenvolvimento econômico e social, conforme será explorado.

A década de 1990 marcou o cenário político e econômico nacional com algumas transformações importantes; tais transformações impactaram também a região Sul Fluminense. Nesta década a região foi “contemplada” com duas multinacionais da indústria automobilística, que viria a partir de então trazer uma nova articulação para as estruturas econômicas locais e um novo meio de organização territorial. A Volkswagen



a Peugeot- Citroën, tiveram seus acordos firmados com o poder público nos anos de 1995 e 1997, respectivamente, juntas as fábricas receberam uma doação de terrenos que totalizaram cinco milhões de metros quadrados. 1995 também foi o ano da emancipação do município de Porto Real, onde se instalou a Peugeot- Citroën, as aspirações do poder público local e do empresariado, era elevar a condição de Porto Real, de distrito à cidade industrial (LIMA, 2005).

A instalação dessas empresas na região Sul Fluminense se deu num momento em que o país vivenciava a abertura econômica e reestruturação da indústria brasileira. Nesse período ocorreu o aumento das importações de veículos e a aprovação do Regime Automotivo Brasileiro, em 1995, quando, a partir de então, antigas e novas montadoras estrangeiras investiram fortemente no Brasil, ampliando e modernizando a capacidade produtiva nacional.

Cabe ressaltar que este período, até meados dos anos 2000, no que diz respeito à instalação das fábricas da Volkswagen e da Peugeot- Citroën na região Sul Fluminense, assim como seu contexto econômico e social local, foram tratados e bastante explorados por trabalhos anteriores.<sup>1</sup> Tais trabalhos focaram os seguintes temas: conjuntura sócio-política, associações e estratégias corporativas, pactos regionais como o Mercado Comum do Vale do Paraíba (MERCOWALE), associações setoriais como Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Automotivas, de Informática e de Material Eletro-Eletrônico do Médio Paraíba e Sul Fluminense (MetalSul), conjuntura política nacional e local favorável a instalação da indústria automobilística na região, desenvolvimento industrial na região nos anos 1990, reestruturação produtiva e seus impactos na região.

Tem-se que a indústria automobilística é movida por uma economia globalizada com sua cadeia de valor voltada para o mercado externo. Segundo Gereffi (1999), essa indústria é orientada por produtor, firmas produtoras de propriedade de empresas transnacionais e rede predominantemente vertical. Os fornecedores, em geral, são globais, localizados em países centrais, com operações em nível mundial e capacidade de oferecer bens e serviços para várias montadoras líderes do setor, muitos deles com atendimento local. Com efeito, a globalização passou a ser um imperativo para a competitividade de produtos e processos. A partir de um diagnóstico mais preciso

---

<sup>1</sup>Ver, por exemplo, Lima (2005; 2010; 2012), Ramalho (2005), Santos (2006), Cordeiro (2008), Paula (2009), Rezende (2010), Silva (2012),.

identifica-se que as transformações econômicas seguem com direcionamento cada vez mais global, com interdependência das atividades econômicas ligadas por uma rede de fornecedores, compradores e produtores globais. Portanto, entender esse processo de globalização, se inserir nesta cadeia global e ter condições de se impor perante essa dinâmica econômica, conduz empresas e países ao desenvolvimento competitivo.

Tendo em vista os assuntos tratados pelos trabalhos anteriores, os objetos desta pesquisa são: em primeiro plano, o Pólo Automotivo Sul Fluminense e seus impactos para a região pela perspectiva do desenvolvimento econômico e regional relacionados ao Pólo. Desta forma demarcou-se como período de análise deste trabalho os anos entre 2006 e 2014.

Esta pesquisa, que está inserida na temática do desenvolvimento local, parte do conceito que desenvolvimento depende de escala nacional, mas não é determinado por este, e sim por uma interdependência das atividades econômicas, como dito anteriormente. Como observado por Fauré e Hasenclever (2005) “a noção de desenvolvimento local integra várias dimensões, espaciais, econômicas, sociais, culturais e políticas que através de seu conjunto dinâmico, podem produzir uma prosperidade sólida e durável [...]” (FAURÉ e HASENCLEVER, 2005, p.19). Para o desenvolvimento local o que importa é o processo de construção realizado pelos atores (mercados, empresas, instituições), de modo a formar conjuntos econômicos sólidos e estruturados, promovendo assim um desenvolvimento integrado. Tal fenômeno está diretamente relacionado ao crescimento das atividades econômicas no interior, é uma via do novo regionalismo, que traz como iniciativas de desenvolvimento, por exemplo, experiências a partir de aglomerados. Como é o caso dos sistemas produtivos locais, e a capacidade que esses novos sistemas produtivos têm de apresentar oportunidades de gerar conhecimento ou aproveitar conhecimentos da região já existentes.

Optou-se neste trabalho por usar o conceito de sistema produtivo local ao invés de *cluster* para investigar o tipo de aglomerado em que consiste o Pólo Automotivo Sul Fluminense. O sistema produtivo local pode ser definido como, uma organização produtiva localizada num território que mobiliza uma rede de empregos e funciona com uma rede de interdependências constituídas de unidades produtivas que realizam atividades econômicas similares ou complementares que trabalham em conjunto, relacionadas a um determinado setor ou atividade. Esta organização tem interações

consolidadas entre as unidades produtivas e entre as instituições locais. Já o *cluster* é uma aglomeração de empresas que podem ou não pertencer ao mesmo setor e não necessariamente apresentam interações entre elas e com as instituições locais (LA ROVERE e SHEHATA, 2006)

O objeto deste estudo é o Pólo Automotivo Sul Fluminense, busca-se investigar se ele é capaz de gerar desenvolvimento para esta região. Temos que até então a região se configurava como um distrito centro radial<sup>2</sup>, de acordo com os tipos de distritos industriais identificados por Markusen (1996), a partir da presença da indústria siderúrgica, polarizando assim a economia e o desenvolvimento regional. Com a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no início da década de 1990, essa perspectiva muda, pois todo arcabouço sustentado pela siderurgia via Estado, não tem condições de se manter. Visto que com a privatização o fator que causou maiores impactos negativos naquele momento foi o desemprego e que se arrastou durante a década, motivados não só pelas demissões diretas, pois havia a necessidade urgente de reduzir custos, mas principalmente pela falta de demanda das micro e pequenas empresas da região que forneciam para a CSN. Desta forma, a economia da região Sul Fluminense sofreu drasticamente com as consequências da privatização e viu-se estagnada nos anos 1990.

A chegada das fábricas da indústria automobilística à região com sua rede de fornecedores trouxe novas perspectivas para a economia regional. Ainda nos anos 1990 tem-se a instalação da Volkswagen a partir da implantação do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), em 2001 a Peugeot- Citroën começou a produzir e em 2013 a região recebeu a Nissan, que somou ao setor automobilístico, e atualmente o setor e a região aguardam pela inauguração prevista para 2016 da Jaguar Land Rover. Desta forma, suscitou-se, a partir de então a elaboração de políticas públicas visando à atração de investimentos e de novas empresas, de desenvolvimento econômico e regional, especialmente a partir do momento que as empresas do setor automobilístico da região criaram uma identidade e vieram a configurar no final do ano de 2013 o Pólo Automotivo Sul Fluminense, ganhando força e representatividade junto às administrações públicas.

---

<sup>2</sup> Ver a este respeito Cordeiro (2008) e Lima (2013).

Com uma economia regional movimentada por novas ambições, levantam-se alguns questionamentos do tipo: o Pólo Automotivo Sul Fluminense, configura de fato um sistema produtivo local nesta região, com capacidade para gerar desenvolvimento? De que forma o desenvolvimento está sendo beneficiado? Como o emprego industrial da região está sendo impactado? A aglomeração das empresas traz externalidades positivas? Há o fomento para instalação de novas empresas através de novos investimentos? Que tipos de empregos são gerados? A população está sendo qualificada para ocupar estes novos postos de trabalho? Quais as iniciativas locais realizadas pelos atores envolvidos no desenvolvimento regional, para contornar os possíveis problemas?

Questões desse tipo se colocam e se reafirmam dentro da nova conjuntura, pois se sabe que a região mantém historicamente uma vocação industrial, porém com outro perfil. Os esforços para instalação e manutenção da indústria automobilística na região se dão principalmente por meio de qualificação de mão de obra, sustentação fiscal com linhas de crédito e leis de incentivos fiscais, além de programas do governo federal como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Além disso, tem-se a concepção de que o eixo de revitalização da região Sul Fluminense está na Rodovia Presidente Dutra que a liga a megalópoles como Rio de Janeiro e São Paulo, e é nesta localização que estão instaladas as empresas do Pólo Automotivo Sul Fluminense, nos municípios de Resende, Porto Real e Itaiaia.

O Pólo Automotivo Sul Fluminense, despertou a movimentação dos atores envolvidos no desenvolvimento da região e a tentativa engajada em prol de uma reestruturação do desenvolvimento e economia regional. A pergunta que se busca responder nesta dissertação é de que forma o desenvolvimento da região Sul Fluminense vem sendo afetado pela instalação do Pólo Automotivo? Ou seja, será investigado se o Pólo Automotivo Sul Fluminense configura um sistema produtivo local nesta região.

O objetivo geral é identificar como o desenvolvimento da região Sul Fluminense vem sendo afetado pela instalação do Pólo Automotivo.

Como objetivos específicos pretende-se:

- 1) Realizar uma revisão de literatura sobre aglomerados, indústria automobilística e desenvolvimento regional.

2) Analisar de que forma o perfil dos empregos industriais na região Sul Fluminense mudou a partir da instalação do Pólo Automotivo.

3) Analisar a percepção dos agentes envolvidos na implantação do Pólo Automotivo Sul Fluminense, no que concerne a geração de benefícios e desafios.

Parte-se das seguintes hipóteses:

a) A instalação do Pólo Automotivo na região Sul Fluminense impacta de forma substancial o seu perfil de empregos.

b) O Pólo Automotivo pode, numa região já industrializada, trazer novas formas de revitalização, possibilidades de diversificação e exigir novas competências além das já existentes.

A pesquisa dividiu-se, principalmente, entre três fases: a primeira incluiu levantamento bibliográfico e análise de documentos acerca das principais teorias e conceitos que sustentaram a pesquisa deste trabalho, como: aglomerados e suas vantagens, sistema produtivo local, território e reestruturação da indústria automobilística e desenvolvimento regional. A segunda fase consistiu em levantamento e análise de dados da Relação Anual de Informações Sociais, com o objetivo de caracterizarmos a região e os impactos do Pólo Automotivo Sul Fluminense sobre o desenvolvimento regional. A terceira fase consistiu em aplicação de entrevistas com atores envolvidos no desenvolvimento da microrregião do Vale Paraíba Fluminense tratados por análise de conteúdo.

## **1.2 Método de pesquisa**

Essa dissertação foi desenvolvida como uma pesquisa exploratória e descritiva. Primeiramente, a pesquisa exploratória, segundo Malhotra (2001) visa possibilitar a compreensão do problema enfrentado pelo pesquisador, com o objetivo de tornar um problema complexo mais específico. Usa-se esta pesquisa em casos nos quais é necessário definir o problema de pesquisa com mais clareza, identificar meios de ação e obter dados adicionais antes de se obter uma inferência. Nesse sentido, a pesquisa exploratória busca empreender acerca de um problema no sentido de obter discernimentos e compreensão, ou ainda descobrir a causa de um problema. Sendo assim, a pesquisa exploratória deste trabalho tem por objetivo demonstrar as teorias e

conceitos que o sustentam. Para realizar a pesquisa exploratória foram utilizados o levantamento bibliográfico em livros, artigos científicos, levantamento de documentos como teses, dissertações, monografias e a análise dados primários e secundários, como estudos, relatórios, anuários e boletins, que tratam da região Sul Fluminense, do Pólo Automotivo e do seu desenvolvimento econômico e regional. Com os levantamentos e análises foi possível desenvolver o referencial teórico e complementar o levantamento de dados.

Realizou-se também levantamento de dados quantitativos na base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)<sup>3</sup>. A RAIS integra a seção de Dados e Estatísticas do Ministério do Trabalho e Emprego, sendo considerada pelo mesmo o mapa do emprego formal no Brasil.

Através da RAIS levantaram-se os dados para a elaboração dos gráficos e estatísticas que serve de base para compor o capítulo 3 deste trabalho. Para este levantamento e análise, tomamos por base quatro indicadores de desenvolvimento, três econômicos e um social, estratégicos para acompanharmos ao longo de um período de sete anos o desenvolvimento da região Sul Fluminense em interface com o Pólo Automotivo, esses indicadores de desenvolvimento socioeconômico são: evolução dos estabelecimentos industriais, dos empregos, da remuneração e da escolaridade. Extraímos quantitativamente da base de dados da RAIS para cada indicador de desenvolvimento, no período de 2006 a 2013, da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto o grupo Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores<sup>4</sup>. Para o indicador emprego, utilizamos também a Divisão Fabricação de Produtos de Borracha e Material Plástico; nesta divisão utilizamos o grupo Fabricação de Produtos de Borracha, para então trabalharmos com a classe referente à Fabricação de Pneumáticos e de Câmaras de Ar, devido à presença da Michelin, fabricante de pneus e câmaras de ar para as empresas do

---

<sup>3</sup>Todas as tabelas levantadas para produção dos gráficos e estatísticas encontram-se no Apêndice 2.

<sup>4</sup>Estas divisões integram a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) na seção Indústria de Transformação. A Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias está subdividida em cinco grupos, a saber: Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários; Fabricação de Caminhões e ônibus; Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores; Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores e Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores. No entanto, excluímos para esta análise este último grupo, por concluirmos que este não representa um grupo de atividades diretamente relacionadas à produção do Pólo Automotivo, e sim ao maior ou menor uso de veículos por se tratar de atividades ligadas a reparação de motores, e não a produção destes.

Pólo Automotivo localizada no município de Itatiaia. Este levantamento incluiu os quatorze municípios que compõem a mesorregião Sul Fluminense.

A apresentação e análise deste levantamento de dados feitos através da RAIS são complementadas pelos dados do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM) e pelo estudo Decisão Rio Investimento 2014-2016, ambos os estudos são elaborados e divulgados pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN). O IFDM traz dados estatísticos e apresenta os seguintes indicadores: educação, saúde e emprego e renda de todos os municípios de Estado do Rio de Janeiro. De acordo com os índices desses indicadores, que varia de 0 a 1, onde quanto mais próximo de 0 menos desenvolvido é o município e quanto mais próximo de 1 maior o desenvolvimento do município, classifica o município com os seguintes níveis de desenvolvimento: alto (superior a 0,8 pontos), moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos), regular (entre 0,4 e 0,6 pontos) e baixo (inferiores a 0,4 pontos). Já o estudo Decisão Rio Investimento 2014-2016, mapeou as áreas e setores que receberão os maiores investimentos entre os anos de 2014 e 2016 no Estado do Rio de Janeiro, assim como os valores investidos e os municípios que os receberão. Neste trabalho, estes estudos têm por objetivo principal apoiar levantamento de dados da RAIS e apresentar um cenário atual e futuro, especialmente para o setor automobilístico inserido na indústria de transformação e para o desenvolvimento regional.

A pesquisa descritiva, segundo Vieira (2002), revela as características de determinada população ou de determinado fenômeno, mas não se responsabiliza por explicar os fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação. Este tipo de pesquisa tem como um dos seus objetivos, avaliar e interpretar a realidade sem nela interferir para modificá-la. No caso desta pesquisa, um dos interesses é descobrir e observar os fenômenos buscando descrevê-los e interpretá-los a partir das análises das variáveis dos levantamentos realizados, inferências e observações. As pesquisas descritivas compreendem grande número de métodos de coleta de dados, sendo eles: entrevistas pessoais, entrevistas por telefone, questionários pelo correio, questionários pessoais e observação.

Para esta dissertação utilizou-se de entrevistas pessoais semi-estruturadas e em profundidade como principal método para coleta de dados, e posterior análise dos

conteúdos. As entrevistas foram pessoais e semi-estruturadas porque o questionário<sup>5</sup> utilizado possui questões abertas, dando liberdade de resposta para o entrevistado, e o entrevistador teve liberdade de formular novas questões e retomar questões anteriores a partir de novas perspectivas, conduzindo a entrevista. As entrevistas foram realizadas e com pessoas diretamente envolvidas e interessadas no desenvolvimento das empresas, do setor automobilístico e da região Sul Fluminense nos municípios onde as empresas do Pólo Automotivo estão instaladas. Utilizou-se como critério para a seleção dos entrevistados a participação estratégica no processo de desenvolvimento destas empresas e da região. O quadro 1 apresenta a relação das entrevistas realizadas, a instituição representada, a forma de realização da entrevista e a data de realização.

**Quadro 1 – Relação de entrevistas e instituições representadas.**

Entrevistado	Instituições representadas	Forma da Entrevista	Data da Entrevista
<b>Entrevistado 1</b>	Pólo Automotivo Sul Fluminense	Presencial	23/09/2014
<b>Entrevistado 2</b>	SENAI*	Presencial	07/11/2014
<b>Entrevistado 3</b>	Prefeitura de Porto Real	Presencial	17/11/2014
<b>Entrevistado 4</b>	Prefeitura de Resende	Presencial	27/11/2014
<b>Entrevistado 5</b>	Prefeitura de Itatiaia	Presencial	27/11/2014

Fonte: elaborado pela autora, 2015.

\*Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

Foram realizadas cinco entrevistas que totalizaram 06h 00min 42s de duração. As entrevistas foram efetuadas no período de setembro de 2014 a novembro do mesmo ano. As entrevistas foram transcritas por alunas de graduação da Universidade Federal Fluminense. Após receber os arquivos com as transcrições, foi feita a leitura das entrevistas, antes da sua análise, com o objetivo de buscar maior compreensão, eliminar os excessos provenientes de falas repetidas e correções gramaticais.

O método escolhido para a análise dos dados obtidos pelas entrevistas foi a Análise de Conteúdo, um método de análise que permite desvendar criticamente um fenômeno em análise. A análise de conteúdo é um método empírico que busca referenciar a presença ou a ausência de características do elemento pesquisado, pode medir a frequência em que um dado fragmento aparece no discurso ou conteúdo analisado. A análise de conteúdo pode ser definida como um método de categorias que permite a classificação dos componentes da mensagem em distintas categorias, que

<sup>5</sup> O questionário encontra-se no Apêndice 1. Este questionário foi adaptado com base num questionário utilizado anteriormente no projeto de pesquisa que gerou o livro intitulado O desenvolvimento econômico local no Estado do Rio de Janeiro (FAURÉ e HASENCLEVER, 2003)

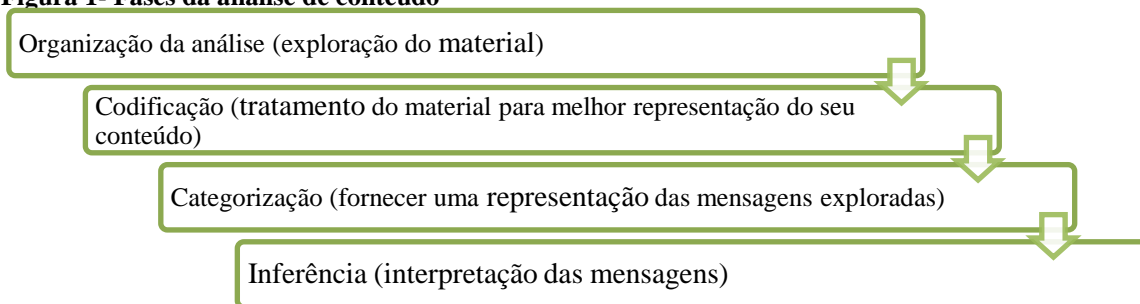


busca uma descrição objetiva, sistemática e qualitativa do conteúdo das comunicações analisadas. À medida que o conteúdo é ordenado ele é interligado nas categorias escolhidas, em função do objetivo perseguido pelo pesquisador (BARDIN, 2011).

Este método foi escolhido para análise dos dados qualitativos especialmente para analisar as transcrições das entrevistas, no entanto permite ainda uma análise mais apurada de documentos, como relatórios também utilizados para construção deste trabalho.

Para utilizar a análise de conteúdo é preciso criar categorias relacionadas ao objeto de pesquisa. No caso deste trabalho as categorias foram criadas a partir da revisão da literatura e de elementos observados durante a realização das entrevistas. Segundo Meireles e Cédon (2010) as deduções lógicas ou inferências que serão obtidas a partir das categorias serão responsáveis pela identificação das questões relevantes contidas no conteúdo das mensagens, neste caso entrevistas. As categorias devem percorrer todo o conteúdo abordado nas mensagens, interligando o conteúdo em análise com os objetivos da pesquisa e seus resultados, ou seja, as categorias devem ter relação com os objetivos perseguidos e com o conteúdo tratado. A estrutura básica das fases da análise de conteúdo, assim como o propósito de cada fase, está resumida na figura 1.

**Figura 1- Fases da análise de conteúdo**



Fonte: adaptado de Meireles e Cédon, 2010.

Foram cinco categorias de análise levantadas neste trabalho, a saber: desenvolvimento econômico e regional; Políticas Públicas de apoio às empresas em nível federal, estadual e municipal e as demandas das empresas; objetivos dos projetos de apoio às empresas e dos projetos das empresas automobilísticas; parcerias, cooperação e integração e avaliação dos resultados obtidos. A interpretação dos dados das entrevistas, contido em cada categoria, seguiu o método de análise de conteúdo qualitativo feito manualmente e de forma exaustiva analisando a transcrição de

entrevista por entrevista para inferência de cada categoria e suas respectivas sumarizações.

### **1.3 Estrutura da dissertação**

Esta dissertação está estruturada em cinco capítulos incluindo a introdução. O presente capítulo, de introdução, apresenta uma contextualização do problema de pesquisa. Neste capítulo procurou-se levantar questões que demonstrem a relevância sobre o estudo do desenvolvimento regional, assim como questões acerca do desenvolvimento da região Sul Fluminense, pontuando alguns questionamentos relacionados a desenvolvimento econômico, com a perspectiva do desenvolvimento que pode ser gerado pela indústria automobilística presente na região. Apresentou-se também a metodologia utilizada para realização desta dissertação e está estrutura.

No capítulo 2 é apresentada a revisão bibliográfica que aborda os conceitos e teorias que fundamentaram este trabalho. O capítulo discorre acerca do desenvolvimento das cidades orientadas por empresas num dado território, sob a perspectiva da discussão de território associada à economia de aglomeração, estes assuntos são tratados nas seções 2.2 e 2.3. A quarta e a quinta seção, e suas subseções, abordam a discussão sobre cadeia de valor global e desenvolvimento regional, tendo como foco a indústria automobilística e sua inserção global; com uma breve análise da cadeia de valor global da indústria automobilística e uma análise da cadeia de valor a nível Brasil. Ao final do capítulo é apresentada uma seção de considerações finais, onde se procurou sintetizar os principais pontos da revisão bibliográfica utilizada na dissertação.

O capítulo 3 está dividido em duas grandes partes: a primeira apresenta a trajetória histórica e caracteriza a região Sul Fluminense e apresenta uma breve contextualização da inserção da indústria automobilística na região até a conformação das empresas em Pólo Automotivo. A segunda parte apresenta o resultado do levantamento de dados realizado na base de dados da RAIS complementados pelos estudos do IFDM e Decisão Rio Investimento 2014-2016, a fim de demonstrar o desenvolvimento regional associado ao Pólo Automotivo. As considerações finais encerram o capítulo ressaltando os assuntos principais e deduções sobre o tratamento dos dados.

O capítulo 4 apresenta a análise descritiva e de conteúdo referente às transcrições das entrevistas realizadas. O capítulo está estruturado em nove seções, incluindo introdução e considerações finais. Cinco seções tratam da análise de conteúdo de acordo com as categorias de análise. A última seção faz um apanhado das principais conclusões e inferências extraídas da análise.

O capítulo 5 apresenta uma explanação sobre as principais conclusões obtidas com o trabalho de pesquisa realizado. Assim como, suas contribuições e limitações.

## **2 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E POSSIBILIDADES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

### **2.1 Introdução**

Este capítulo apresenta a revisão bibliográfica que fundamentou este trabalho de dissertação. Propõe-se a discorrer acerca da problemática no que tange o desenvolvimento das cidades orientadas por empresas num dado território. Optou-se por estudar dois caminhos para o desenvolvimento: o sistema produtivo local e as mudanças e externalidades que geram desenvolvimento. A discussão apresenta desde uma visão clássica até o debate de questões mais contemporâneas sobre desenvolvimento. Começamos pela evolução capitalista a partir do momento da industrialização, que intensificou o dinamismo territorial delineando novos espaços geográficos, em alguns momentos marcados por dois conceitos complementares relativos à aglomeração. Um referente à hegemonia, distinguida pela centralidade do poder, diz respeito à dimensão política da aglomeração. O outro conceito é referente a economias de aglomeração, numa abordagem sobre custos de transação, que tem como questão principal sua orientação para eficiência e está relacionada à dimensão econômica.

Sob a perspectiva da discussão de território associada à economia de aglomeração, evidencia-se a eficiência dos agentes, devido à proximidade espacial, promovendo diferenciação regional, inovação e conhecimento. Este trabalho está orientado sob esta perspectiva, num esforço de apresentar as vantagens da aglomeração para o desenvolvimento regional. Para tanto se procurou avançar temporalmente começando pelas primeiras experiências de aglomeração em forma de vilas e posteriormente cidades, no período de ascensão industrial, até os aglomerados de empresas tendo em vista as vantagens que estes aglomerados proporcionam às empresas e a região onde eles se encontram.

No que segue, temos uma discussão sobre cadeia de valor global, tendo como foco a indústria automobilística e sua inserção global, sob a ótica dos fornecedores e produtores, onde apresentamos as duas dimensões da governança: a governança numa dimensão global voltada para a cadeia da indústria automobilística e numa dimensão local focada nos agentes e atores do território. Sob a ótica deste trabalho focou-se na

governança em dimensão global, tendo em vista a cadeia de valor da indústria automobilística, por se tratar de uma rede de fornecedores, fabricação e comércio a nível global. Posteriormente foi feita uma breve análise da cadeia de valor global da indústria automobilística e uma análise da mesma a nível Brasil. Por fim apresenta-se as considerações finais.

## **2.2 Empresas, território e cidades**

A partir do processo de industrialização, pode-se entender a orientação de um território “como fenômeno do desenvolvimento do modo capitalista de produção, no que tange à dimensão espacial, articulam-se diretamente à urbanização, como representação e síntese da concentração das atividades de coordenação econômica, política e social no território” (RAMOS, 2008, p.3). Neste processo de desenvolvimento do modo de produção capitalista, a industrialização no espaço urbano, acaba por configurar uma especialização funcional da cidade como uma amostra da divisão territorial do trabalho. O desenvolvimento nos padrões industriais acaba por conformar relações de poder e um intenso dinamismo territorial. A opção pelo desenvolvimento industrial implica numa hegemonia nas redes produtivas, nos empregos e nas ocupações locais e na dependência econômica local a esse setor hegemônico<sup>6</sup>. Tal hegemonia é expressa por tratar-se de valores organizados com significados específicos e dominantes que se colocam materialmente sobre um território.

Ramos (2008, p.10) “indica que despontam novos aparelhos, que são implantados e suas articulações espaciais são garantidas através das redes de comunicação, introduzindo uma maior velocidade nas transações comerciais e financeiras, aumentando a rapidez e o volume dos fluxos”. Desta forma, o processo industrial se constitui em exemplo empírico, de hegemonia no território. Seus desdobramentos concretos e lógicas conceituais são reflexos de sua forma de apropriação territorial. Com tais condições torna-se propícia a especialização do trabalho nos lugares onde a industrialização predomina atrelada ao desenvolvimento territorial. Um território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, que

---

<sup>6</sup>Ver Souza (2008).

juntamente com o dinamismo da economia e da sociedade, delineiam as funções do novo espaço geográfico.

Devido à multidimensionalidade do poder, vários agentes podem produzir o espaço e estruturar o território através da efetivação de políticas, programas estratégicos, gestão territorial, domínio econômico-social, entre outras ações. O emprego de tais ações promove a alavancagem do desenvolvimento local e transmite novos usos ao território. Estes novos usos resultam de tempos em tempos na reestruturação do território, através de novos recortes, novas ligações e centralidades, que pode ser dado por parte de diferentes agentes ou uma combinação de agentes envolvidos no processo de desenvolvimento.

Alguns autores<sup>7</sup> ao discorrerem sobre território associam-no diretamente às economias de aglomeração, a partir de uma abordagem de custos de transação. Nesse caso, a aglomeração é entendida como um resultado direto da estratégia da minimização de custos de transação através da proximidade espacial. Klink (2001) aplica o conceito de regiões envolvidas em processos dinâmicos e endógenos de aprendizagem, alega que “atividades de produção e consumo são processos complexos que exigem o tempo todo, uma coordenação entre os atores envolvidos, como fornecedores, produtores e consumidores finais” (KLINK, 2001, p.30).

Para Storper (1997) a base do desenvolvimento está assentada numa contínua readaptação, diversificação e introdução das novas tecnologias e produtos, impossibilitando a imitação e padronização pelos concorrentes, que pode ser beneficiado ou viabilizado pela proximidade espacial por gerar conhecimento e inovação regionalizados. Além disso, o autor ressalta que, o desenvolvimento regional se relaciona com a despadrão e a diferenciação de novas tecnologias no processo competitivo. Sua teoria enfatiza a criação de um conhecimento assimétrico, codificado e não-cosmopolita, que causa barreiras temporárias à replicação e imitação por outras cidades. Ou seja, a geração de riqueza por uma região está diretamente relacionada a uma ruptura da tradicional sequência entre inovação, padronização do conhecimento e desenvolvimento econômico.

---

<sup>7</sup>Como Scott (1994) e Storper (1997).

Para Schmitz e Knorringa (2000), consoante a Storper, o regionalismo aponta um sentido interdisciplinar, com uma atenção especial aos fatores internos que causam o sucesso ou declínio de uma determinada região, numa visão sobre a potencialidade da territorialização do desenvolvimento econômico no espaço urbano. Todas as linhas de pesquisa apontadas pelo autor relacionadas à temática convergem para a questão da proximidade espacial, difundindo sistemas de aprendizagem regionalizados, inovação e conhecimento. Nesse sentido, de modo a corroborar com as idéias de Schmitz e Knorringa, Klink faz uma importante observação, destacando os fatores culturais e o papel crítico das estruturas sociais das regiões:

A forma de organização através de redes cooperativas entre atores locais facilita os processos de aprendizagem, a inovação e a sua consequente difusão. Além disso, essas redes proporcionam a criação de um conhecimento que é territorialmente específico. Essa perspectiva de territorialização de processos de inovação e aprendizagem mútua permite a região [...] fugir da concorrência inter-regional predatória baseada exclusivamente na redução de preços e custos (Klink, 2001, p.30).

Analisaremos a seguir como estes mecanismos se constituem, impactam e moldam o espaço urbano, e influenciam na vida dos que nele habitam.

### **2.3 Cidades industriais e vantagens da aglomeração**

Temos que, os primeiros estudos sobre vantagens da aglomeração remetem a análise das cidades industriais inglesas, como os de Smith e Marshall que serão explorados mais a frente. Nesse sentido a revolução industrial promoveu as primeiras aglomerações urbanas em forma de vilas:

A Revolução industrial acentuou o processo de urbanização, gerando uma grande explosão demográfica nas cidades, bem como uma ampla falta de moradias, principalmente na Europa no século XIX, o que deu início a várias iniciativas de construção de habitação operária. Em pouco tempo a Europa via-se tomada por inúmeras vilas operárias, sendo a grande maioria formada por casinhas isoladas, geminadas duas a duas, em blocos de quatro ou mesmo enfileiradas, e sempre próximas às fábricas (Vianna, 2004, p.5).

Posteriormente esses modelos foram introduzidos no Brasil, como forma de redução nos custos da força de trabalho das fábricas. Tais modelos habitacionais foram amplamente difundidos, em decorrência principalmente da emergência de indústrias, nas últimas décadas do século XIX e até os anos quarenta do século XX. Criadas em cidades e próximas a núcleos fabris, as chamadas vilas operárias eram instalações

habitacionais, patrocinadas por empresas e voltadas para seus trabalhadores, sendo muitas das vezes criadas em locais distantes onde inexistia mão de obra para as fábricas.

Segundo Vianna (2004), se bem sucedidas, as vilas tendem a se transformar em municípios, como se aplica ao exemplo clássico da cidade de Volta Redonda criada pela Companhia Siderúrgica Nacional na década de 1940. Aproxima-se também ao exemplo do município de Porto Real, que foi emancipado após receber a Volkswagen no seu território. Esta forma de organização diretamente ligada e mantida pela empresa tem por objetivo atender a interesses de acumulação: em primeiro lugar, de um mercado cativo de mão de obra, ampliado e controlado através dos ideais ideológicos e políticos da empresa, e em segundo lugar é um elemento adicional do poder administrativo da empresa naquele território. Uma forma de evolução da vila operária é a cidade industrial ou cidade empresa e a cidade monoindustrial, operacionalizadas para atender a planos ainda maiores, dentro das mesmas concepções do que a vila operária representa para a fábrica e do que a cidade irá representar para a empresa.

Na visão clássica, segundo Adam Smith o crescimento da atividade econômica acompanha o aumento das forças produtivas do trabalho, que se faz através da divisão do trabalho, e que aumenta sua complexidade de acordo com a extensão do mercado. Assim como Adam Smith, Marshall<sup>8</sup> também enuncia a lei dos rendimentos crescentes e o capital como organizador dos meios de produção, o que corresponde à base da economia.

Para os clássicos do final do século XVIII e início do século XIX a firma se confundia com seu proprietário. Neste sentido Marshall defende a ideia que a economia não é algo estático, ela precisa de tempo para que possa se desenvolver, estabelecer relações comerciais e ter certa capacidade inovativa, além de não se moldar em torno de algo preexistente.

Marshall desenvolveu o conceito de distrito industrial ao observar como a atividade industrial se organizava na Inglaterra, que por sua vez, tinha como característica uma grande fluidez empresarial. De acordo com Klink (2001), o distrito industrial naquela época era composto por “uma rede densa caracterizada pela troca de

---

<sup>8</sup> Este autor foi o primeiro a inserir a figura do empresário em sua forma mais plena, escreveu sobre o capitalismo mesmo sem este existir, baseado no tipo de estrutura e comércio existentes, imaginou que daria certo e viesse a prosperar.



informações e iniciativas de cooperação, estimulando assim um sistema baseado em relações de especialização e complementação. As normas e convenções são frequentemente baseadas em elementos culturais e históricos enraizados no próprio território” (KLINK, 2001, p.40).

No conceito neoclássico capital é um bem que serve para produzir outros bens e que consiste em grande parte em conhecimento e informação, que podem estar no nível da empresa ou fora dela. Aqui as instituições dão previsibilidade ao comportamento humano, que são construídas ao longo de uma história, sendo estas na visão do autor, fundamental para a evolução do território (KERSTENETKY,1995).

Segundo Kerstenetzky (1995) as aglomerações são tidas como forças motoras para o desenvolvimento. Hoje em dia apontam-se para as vantagens da aglomeração analisando os distritos industriais da Itália<sup>9</sup>. O distrito industrial compreende uma região onde os negócios são compostos por estruturas pequenas que trabalham através da combinação da produção em lotes pequenos de acordo com as especificações de clientes, com decisões de investimento e produção local. As transações são entre compradores e vendedores apenas, que se firmam por contratos e compromissos de longos termos. Marshall não reconhece o estabelecimento de ligações com firmas fora do distrito, pois segundo ele o que faz o distrito industrial vibrante são a natureza e a qualidade do mercado de trabalho local, fatores internos ao distrito e altamente flexíveis.

Para Marshall a questão da pessoalidade nos negócios, é fator de destaque e determina as relações que serão estabelecidas. Pois, quando o comércio se torna sedentário, ou seja, quando ocorre a perda da fluidez empresarial, são abertas filiais que geralmente eram geridas através do estabelecimento de relação de confiança.

Klink (2001), ao explicar brevemente o raciocínio de Marshall, sugere que para este autor os distritos industriais, são aglomerações econômicas que surgem em decorrência de três motivos:

---

<sup>9</sup> Importante observação a se fazer sobre os distritos industriais italianos é que estes não podem ser replicados, uma vez que na Itália as empresas se formam em lugares onde já havia uma base de conhecimento comum, onde elas trocavam esses conhecimentos sob o princípio da cooperação, o que não acontece em outros lugares, como no Brasil, por exemplo, onde as empresas são mais competitivas(Kerstenetzky,1995).

Em primeiro lugar, a aglomeração proporciona o fenômeno de *labor pooling* (a bacia de mão-de-obra qualificada), implicando um grande potencial para oferecer, a qualquer momento, todo tipo de trabalho especializado. Conseqüentemente, os custos relacionados com a contratação e demissão de mão-de-obra são menores e sua produtividade maior. Em segundo lugar, aglomerações e distritos industriais caracterizam-se pela grande densidade de redes entre os diferentes produtores e fornecedores especializados. De certa maneira, as empresas se instalam em distritos porque encontram um amplo mercado para as suas mercadorias. Logo, por causa dessa concentração da localização, a diversidade e complexidade da rede de produtores aumentam, o que atrai por sua vez novos empreendimentos e crescimento urbano. Por último, a aglomeração oferece importantes externalidades tecnológicas positivas, pois, assim que o progresso de inovação tecnológica é internalizado por um determinado número de empresas, uma concentração geográfica favorece uma rápida difusão desse conhecimento para a região como um todo (Klink, 2001, p.23).

A luz desses motivos, Klink (2001) salienta que uma política de desenvolvimento econômico local precisa colocar em funcionamento uma combinação refinada destes fatores. Para tanto alguns teóricos<sup>10</sup> concentram seus esforços em investigar e explicar a razão pela qual um determinado modelo de desenvolvimento funciona bem em certos períodos e entra em colapso em outros momentos. Exemplifica para essa análise, como um dos resultados mais conhecidos, a transição do modelo fordista para um modelo de desenvolvimento mais flexível a partir dos anos 1970, tanto do ponto de vista tecnológico quanto espacial<sup>11</sup>.

A partir de então, “a produção tem se tornado mais intensiva em conhecimento na medida em que o investimento em intangíveis [...] adquiriram maior importância na produção de bens e serviços” (Mytelka & Farinelli, 2005, p.347). Desta forma, o foco dado no conhecimento deu-se em todos os setores, até mesmo nas indústrias tradicionais, as também conhecidas como de baixa tecnologia, em face de um novo cenário econômico globalizado, com grandes corporações interagindo mutuamente, vultoso crescimento internacional e sistemas de comunicação mais flexíveis. Assim os esforços passaram a se concentrar na produção de conhecimento, onde o mercado se tornou imperativo na capacidade de inovar das empresas, visto que “o processo de geração e difusão das inovações seria o principal fator determinante dos chamados ciclos longos do capitalismo” (LA ROVERE, 2006, p.285).

Neste sentido, tem-se uma mudança em relação à teoria econômica convencional no que tange ao sentido da adoção de inovações por parte das empresas:

---

<sup>10</sup> Defensores da vertente regionalista como Boyer (1990) e Boddy (1990) *apud* Klink (2001).

<sup>11</sup> Ascende ainda em 1970, a partir da reestruturação produtiva, a vertente conhecida como o novo regionalismo.

Dado um determinado fluxo de inovações, sua adoção irá depender do ambiente competitivo da empresa, que é um ambiente seletivo, uma vez que a empresa irá decidir a respeito da adoção de inovações, tendo em vista a taxa de lucros praticada no ramo industrial no qual ela se situa das condições do investimento e das condições de imitação das inovações. Além disso, características institucionais – tais como o financiamento às atividades de Pesquisa e Desenvolvimento e a estrutura da indústria, afetam as condições de geração e de adoção de inovações. Considera-se assim a existência um processo de *feedback* constante na atividade inovadora, o qual anula a divisão de seus determinantes em fatores de oferta e de demanda (La Rovere, 2006, p.286).

Assim podemos notar que a decisão de adotar ou não determinadas atividades inovadoras<sup>12</sup> depende não só de fatores externos ao ambiente empresarial, mas também de fatores endógenos à dinâmica empresarial. Fatores pautados no conhecimento constituído por cada empresa conjuntamente com o ambiente na qual está inserida.

Desta forma temos que, diante de um cenário cada vez mais dinâmico e competitivo, onde os esforços para a manutenção dos mercados tendem a se ampliar, Markusen (1996) nos sugere que alguns lugares, considerados como “pegajosos” conseguem ancorar atividades geradoras de renda, dadas suas condições de produção e reprodução. Estes “lugares pegajosos” apresentam condições competitivas de produção local, tanto no que se refere a custos quanto no que se refere à geração de conhecimento.

Markusen (1996) explica este modelo de sucesso através dos *New Industrial Districts*, baseado no modelo de expansão de indústrias bem sucedidas na Itália. Sua aceitabilidade se deve ao sucesso que algumas empresas inovadoras conseguiram obter dentro de um sistema regional de governança cooperativa industrial que se adaptaram mesmo com tendências globalizantes. Contudo, tais tendências tornam a produção nesses lugares cada vez mais escorregadia devido à hipermobilidade do trabalho e da reprodução. O *New Industrial Districts* considerado uma nova forma de organização de atividades produtivas, teoricamente plausível e empiricamente demonstrada; como atributos de sucesso desses distritos a autora destaca a aceleração e integração do mercado mundial.

A partir do momento que os governos – seja na esfera municipal, regional ou nacional - passaram a considerar as vantagens decorrentes da localização como fundamentais para o desenvolvimento, estes começaram a promover mecanismos de aglomeração de empresas. Processo crescente principalmente entre os anos 1970-80, já

---

<sup>12</sup> Conceito discutido em Dosi (1988).

no início dos anos 1970 o paradigma fordista começa a entrar em crise e na década de 1980 estudava-se sistemas de aglomeração com foco nas pequenas e médias empresas. Devido à alta pressão competitiva instalada mundialmente por causa, entre outros motivos, dos choques do petróleo e a falência dos ganhos de escala e com isso veio conseqüentemente uma mudança de paradigma tecnoeconômico “caracterizado pela incorporação de novas tecnologias organizacionais a um ritmo e abrangência sem precedentes na história econômica” (TIGRE, 1998, p.88).

As pesquisas sobre as aglomerações inovativas, após o trabalho de Marshall<sup>13</sup>, foram retomadas após a intensificação do dinamismo global nos anos 70, na tentativa de identificar o papel dos laços inter e intraglomeração para a inserção em mercados globais. Seguindo esta lógica, Markusen identifica três outros tipos de distritos industriais:

Na sondagem das condições em que alguns conseguem permanecer em lugares "pegajosos" no espaço "escorregadio", este artigo rejeita o "novo distrito industrial", quer na forma marshalliana ou italiana mais recente, como a solução paradigmática dominante. Eu identifiquei três tipos adicionais de distritos industriais, com diferentes configurações de firmas, orientações externas e internas e estruturas de governança: um distrito industrial centro-radial, [de firmas] que giram em torno de uma ou mais [firmas] dominantes, orientadas externamente; uma plataforma satélite, um conjunto de plantas de setores desconexos enraizados em organizações externas; e o distrito ancorado pelo Estado, com foco em uma ou mais instituições públicas (Markusen, 1996, p.293, tradução própria).

A autora rejeita a ideia que, distritos Marshallianos seriam a única forma de organização das atividades no novo paradigma tecnoeconômico. A partir do seu trabalho, identifica outros três tipos de distritos industriais que fazem frente à dinâmica econômica de modo eficaz, respondendo a demandas cada vez mais amplas. Para Mytelka e Farinelli, a dinâmica econômica “ênfatisa o processo no qual, empresas em interação umas com as outras e apoiadas por diferentes instituições e organizações [...] desempenham um papel-chave adequando novos produtos, novos processos e novas formas de organização” (2005, p.348).

De acordo com Markusen (1996), os estudiosos da área não têm estabelecido rigorosamente quais são as ferramentas para essas novas alternativas de distritos industriais, os caminhos que permita o fácil acesso aos mesmos e crescimento no espaço

---

<sup>13</sup> Ver Freeman (1988) e Mytelka e Smith (2002).

e no tempo, ou seja, a aderência de tais lugares. Entre os atributos que fazem com que “lugares pegajosos” sejam bem sucedidos, está a habilidade de integração que suas aglomerações exibem.

Uma vez que, as fontes de rentabilidade tendem a variar ao longo da maturação de uma indústria e estão ligadas a mudanças na forma de competição, estruturas organizacionais, características ocupacionais e tendências locacionais. A habilidade de integração na dinâmica do desenvolvimento de longo prazo, juntamente com outros constituintes presentes nos distritos, são determinísticos no que concerne a resiliência e vulnerabilidade à atrofia no longo prazo.

Neste sentido, Schmitz (1995), relaciona ainda a provável trajetória e competitividade futura do conjunto industrial existente à sua capacidade de liberar recursos ancorados localmente para novos setores especializados não relacionados ao território. De modo a extrapolar os limites de enraizamento das empresas dentro de seus distritos, formando redes não locais, cuja capacidade inovativa e conhecimento se destacam. Ou seja, uma estratégia de inserção em cadeias globais de valor. No caso da região Sul Fluminense, em análise neste trabalho, trata-se de uma nova via de desenvolvimento par a região.

#### **2.4 Aglomerados de empresas e desenvolvimento regional**

Inserido no contexto da globalização, o desenvolvimento regional vem avançando cada vez mais articulado com a descentralização econômica e política. Apresenta-se como um processo endógeno de mobilização de energias sociais em espaços de pequena escala (municípios, localidades, microrregiões) que implementam mudanças capazes de elevar as oportunidades sociais, a viabilidade econômica e as condições de vida da população. O processo de desenvolvimento regional requer a participação e o envolvimento de diversos atores sociais e que atuam de forma multidimensional em aspectos sociais, ambientais, culturais, político-institucionais, científico-tecnológicos e físico-territoriais. Nesse sentido, os sistemas produtivos locais vêm se mostrando como um importante mecanismo impulsionador desse desenvolvimento, por configurarem aglomerações espaciais, com capacitações produtivas específicas. Além disso, os sistemas , mantêm entre si vínculos tangíveis e/ou intangíveis, fracos ou intensos e que tem seu fortalecimento baseado em ações

deliberadas dos agentes envolvidos, como empresas, o setor público, entidades empresariais (FAURÉ e HASENCLEVER, 2007; 2008, SILVA, 2012).

O desafio que se reafirma para o desenvolvimento regional, numa visão global, segundo Keller (2008) é a necessidade estratégica que os agentes econômicos têm de conciliar cooperação e competição. Neste caso, o processo de globalização implica integração funcional ou integração competitiva dos diversos elos ao longo da cadeia de valor, pedindo uma governança eficiente da cadeia, de forma que assegure a competitividade. O autor salienta que a cooperação pode ser tanto vertical “a partir do desenvolvimento de relações interfirmas entre os diversos segmentos produtivos ao longo da cadeia”, quanto horizontal “entre os agentes econômicos de uma situação industrial particular de firmas aglomeradas espacialmente e especializadas setorialmente” (Keller, p. 31, 2008).

Para Silva (2012), os agentes envolvidos no processo de desenvolvimento assumem um papel fundamental na governança desses aglomerados, ou seja, na gestão compartilhada dos processos decisórios. Estes vão agir como agentes de desenvolvimento governamentais, empresariais e da sociedade civil, exigindo a transferência de recursos exógenos e a mobilização de recursos endógenos, públicos e privados. Recursos estes necessários para o progresso e promoção do desenvolvimento regional.

De igual modo Keller (2008) e Humphrey e Schmitz (2004) salientam a necessidade de que essas ações se dêem na forma da chamada “eficiência coletiva”. Ou seja, não basta apenas que exista a proximidade geográfica, que pode ser entendida como um tipo de eficiência coletiva passiva, mas também, que se somem ações coletivas e organizadas que permitam um uso consciente desse tipo de vantagem: “a eficiência coletiva ativa seria a vantagem buscada de forma deliberada por meio da ação conjunta, aquela que requer esforços conjuntos dos agentes econômicos” (Keller, p. 36, 2008). Este conceito ajuda a explicar também por que alguns aglomerados tiveram mais sucesso em responder aos desafios colocados pelas pressões competitivas globais.

As ações dos agentes também afetam a produção de conhecimento na região. Na visão de *Cooke et al* (2007) o conhecimento tem um papel bastante significativo no processo do desenvolvimento regional. Para o autor é o conhecimento incorporado em sistemas organizacionais e sistemas tecnológicos associados, que traz o dinamismo e a

evolução da região e dos agentes envolvidos nesse sistema. Pois as empresas e os agentes tanto produzem quanto absorvem conhecimento de fora da região, que exigirá a complementaridade entre a base de conhecimento regional e as exigências das empresas regionais. O autor sugere que os transbordamentos e a produção de benefícios para a região é a maior fonte de incentivo para investimentos do setor público, que por sua vez contribui para o estoque de conhecimento público relacionado ao desenvolvimento regional.

Assim a proximidade geográfica, importante para criar laços de confiança, compreensão e interações, sob a análise da discussão de sistemas regionais de desenvolvimento, introduz vantagens que constituem um bem público em locais onde há esta aglomeração. Sendo assim, suficientes para que as empresas que se concentram na proximidade de tal conhecimento, acessem os transbordamentos encontrados ali<sup>14</sup>.

Desta forma, Krugman (1991) argumenta que os retornos crescentes provenientes de tais transbordamentos afetam a geografia econômica em vários níveis. Os retornos crescentes a nível regional levam ao agrupamento da atividade econômica e da concentração de desenvolvimento em áreas específicas onde o processo começou. O transbordamento de conhecimento é especialmente importante para a inovação e tende a ser espacialmente restrito. O autor salienta ainda que, as externalidades são uma norma para o desenvolvimento regional, fazendo parte deste.

É o trabalho de inter-relação sistêmica dos fatores enraizados em ambientes específicos que torna o desenvolvimento possível, sendo uma característica peculiar dos aglomerados a formação de redes inter-organizacionais dentro destes e sua cadeia produtiva. Como dito anteriormente, cabe destacar que mesmo quando agrupamentos de empresas de alta tecnologia contribuem para a competitividade regional eles também podem intensificar eventuais disparidades econômicas, sociais, e até nacionais. Nesse sentido, as políticas sócio-econômicas nacionais e políticas de sistemas produtivos locais devem andar de mãos dadas, porque eles se complementam e reforçam mutuamente (KRUGMAN, 1991; ARMSTRONG e TAYLOR, 2000). Neste contexto

---

<sup>14</sup>Visão referente à Economia do Conhecimento.

temos que, novos sistemas produtivos, apresentam oportunidades de gerar conhecimento ou aproveitar conhecimentos da região já existentes.

## **2.5 Aglomerados de empresas: enraizamento territorial em cadeias globais**

Assim como a região Sul Fluminense, alvo de análise deste estudo, outras regiões passaram por um processo de degradação econômica. Geralmente estas regiões foram afetadas por crises provocadas pela desaceleração na produção industrial, agravamento do desemprego e saída de unidades fabris. A capacidade de recuperação econômica dessas regiões se apoiou em sua maioria, na presença de agentes e instituições capazes de identificar e buscar para sua região novas potencialidades econômicas (LIMA, 2012). Para tanto é necessário que agentes públicos e privados em parceria com instituições sociais compartilhem esforços para que ocorra a reestruturação da economia local.

Nesse sentido, se faz interessante uma reflexão acerca do papel da governança para essas relações num meio onde as negociações são cada vez mais globais. Segundo Humphrey e Schmitz (2000; 2004) o conceito de governança é fundamental para entendermos as relações que tramitam numa cadeia de valor global. Sua importância é relevante para pesquisa e desenvolvimento de políticas públicas, o conceito é usado para se referir as relações entre empresas e mecanismos institucionais através dos quais a coordenação de não-mercado e atividades da cadeia ocorre.

Nesse caso, a qualidade das relações dentro de um sistema produtivo local, a analisar se é o caso do Pólo Automotivo Sul Fluminense, especificamente em países em desenvolvimento deve ser analisada sob a luz da governança da cadeia e sua inserção global. Pois quanto mais organizada é a produção mais global podem ser os compradores. A análise da governança global é importante por estar relacionada à padronização da produção, por apresentar critérios a serem satisfeitos globalmente. Sendo assim os compradores passam também a ser globais, pois os produtos entram na maioria dos países, como é o caso, por exemplo, do comércio de vestuário entre os países do Leste da Ásia e os EUA e o comércio de calçado da China e do Brasil para o EUA e na Europa.



Para Humphrey e Schmitz (2004), uma tendência que vem se afirmando cada vez mais é que o acesso dos países emergentes aos mercados dos países desenvolvidos tem se tornado cada vez mais dependente de entrar nas redes globais de produção de empresas. Sendo assim os mesmos destacam algumas razões que demonstram a importância da governança global para a análise da cadeia de valor, são elas: acesso ao mercado, via rápida para a aquisição de capacidades de produção, distribuição de ganhos, pontos de alavancagem para iniciativas políticas.

Segundo Rocha (2004) os aglomerados de empresas, por constituírem um grupo geograficamente próximo de empresas e associações de indústrias relacionadas por interdependências econômicas e sociais, têm um potencial histórico de reter e aumentar o emprego após mudanças drásticas na economia, instituições e ambientes tecnológicos, principalmente desde 1970. O autor destaca ainda a importância do clima empresarial em promover o desenvolvimento econômico através da criação de novas empresas. No entanto, pelo fato da divisão do trabalho ser limitada pela amplitude do mercado, a especialização regional dos aglomerados pode ficar dependente do acesso a mercados globais. Este por sua vez será acompanhado por mais, e não menos, especialização, e, portanto, por implicação, levará a maior concentração espacial da atividade desenvolvida nos aglomerados.

A globalização pode provocar especialização regional e concentração da atividade inovadora. No âmbito regional, a fonte de desenvolvimento baseia-se em fatores externos ao sistema local, enfatizando a mobilidade de capital e trabalho, localmente o espírito empresarial e a inovação desempenham um papel fundamental para obter vantagem competitiva. Para Rocha (2004) os sistemas produtivos locais têm como uma de suas características mais relevantes a capacidade de superar crises econômicas. Isto se deve ao aproveitando da expertise local e potencial crescimento regional do emprego promovido pela diversidade local, para construir novas capacidades competitivas em prol do desenvolvimento regional. Esta é uma das questões a serem exploradas por esta dissertação.

Cabe ressaltar que, mesmo quando agrupamentos de alta tecnologia contribuem para a competitividade regional eles também podem intensificar disparidades econômicas e sociais, regionais e nacionais. Nesse sentido Rocha (2004) argumenta que uma possível alternativa seria que políticas socioeconômicas nacionais e políticas

regionais devem andar de mãos dadas, porque elas se complementam e se reforçam mutuamente.

Assim temos que, a necessidade de se definir governança global é devida, entre outros motivos, à diferenciação de produtos e à coordenação de processos (que são definidos por um conjunto de parâmetros) em contexto global, cuja escala é regional e nacional. As cadeias globais de valor podem ser orientadas por comprador ou produtor, “nas cadeias orientadas por produtor, os parâmetros-chave são definidos por empresas que controlam as principais tecnologias de produtos e processos - por exemplo, na indústria de automóvel. Nas cadeias impulsionadas pelo comprador, os principais parâmetros são definidos por varejistas e empresas de marca que incidem sobre design e marketing” (Humphrey e Schmitz, 2004, p.98). Ou seja, a governança nas cadeias orientadas por produtor está centrada em empresas que controlam tecnologia, que por sua vez não estão sob domínio do território. Cabe ressaltar que a governança no caso destas cadeias não é desempenhada apenas pelos agentes locais e muitas vezes não está nem sob o controle destes.

A definição de mecanismos de governança nas cadeias de valor global tem por objetivo verificar diretamente atributos como qualidade e características de segurança, pois os varejistas não são capazes de verificá-los através de inspeção de produtos sozinhos, por isso o controle de processos ao longo da cadeia é tão necessário. Em geral os custos de toda essa certificação são suportados pelo fornecedor, não pelo comprador. No quesito qualidade, quanto mais ampla a aplicabilidade dos parâmetros do processo, menor é a garantia do bom desempenho do produto, neste caso estreitas ligações com os fornecedores podem continuar a ser indispensáveis.

### **2.5.1 Indústria automobilística e sua inserção na cadeia global de valor**

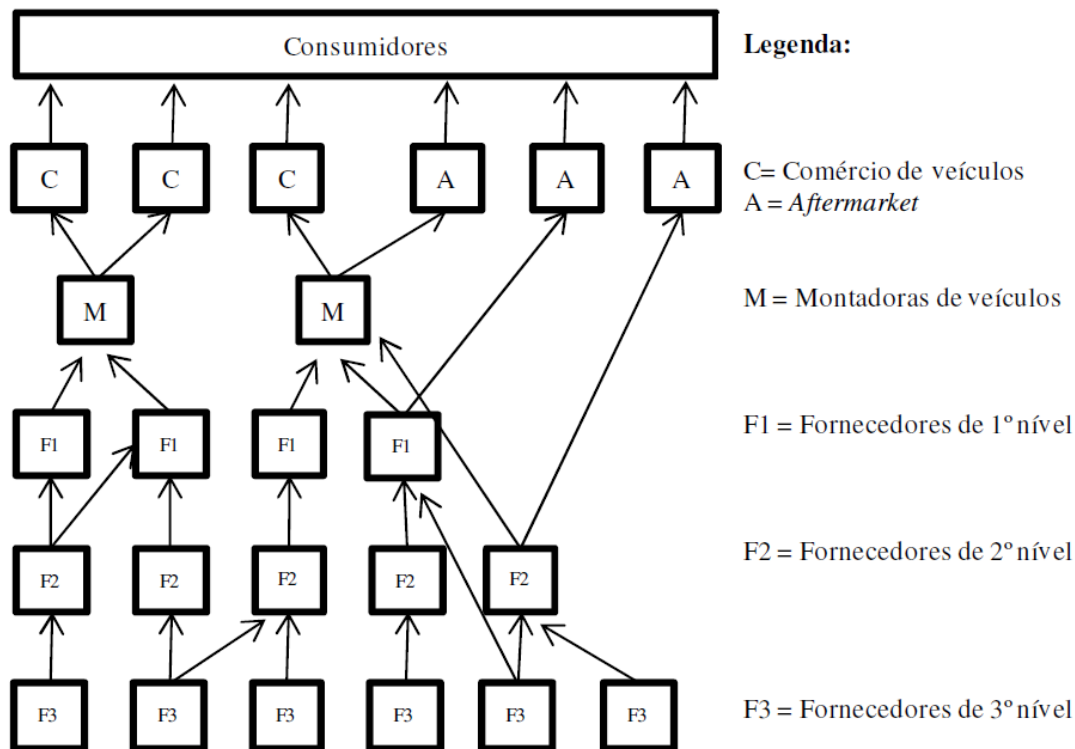
Como vimos na seção anterior, às cadeias globais de valor podem ser orientadas por comprador ou produtor. A indústria automobilística por sua vez, tem sua cadeia orientada por produtor, “caracterizam-se pelas grandes empresas, principalmente as transnacionais, que desempenham papel central na coordenação da produção de uma rede de fornecedores subcontratados, tanto nas ligações à jusante quanto à montante na cadeia de valor” (Torres, 2011, p. 21). As características da cadeia orientada por produtor são principalmente: capital industrial, competências focadas em pesquisa e

desenvolvimento, economias de escala como barreiras a entrada, firmas produtoras de propriedade de empresas transnacionais, rede predominantemente vertical. Essa cadeia conta ainda com produção intensiva em capital e em tecnologia, outros exemplos são as indústrias de aviões, maquinaria pesada (bens de capital), computadores e semicondutores (GEREFFI, 1999).

A indústria automobilística, a partir da difusão do modelo de produção da Toyota, se reorganizou, formando uma rede de empresas subcontratadas, permitindo às montadoras “jogar” para fora parte do processo produtivo e da responsabilidade, e focar em suas competências centrais. Com tal reformulação, o sistema produtivo da indústria automobilística voltou-se para o processo de globalização, com gradativa transição do modelo de produção local nos países centrais e exportação para um modelo de redes. Assim, as empresas líderes da indústria se encarregaram do *design* do produto, da produção da maioria dos motores e transmissões e da montagem final dos veículos em suas plantas produtivas. Segundo Gereffi (1999), esta indústria caracteriza-se pelo investimento estrangeiro direto, pela produção de “modelos globais” e pelo comércio internacional de veículos e autopeças, principalmente a partir da segunda metade dos anos 1980. Os fornecedores, em geral, são globais, localizados em países centrais, com operações em nível mundial e capacidade de oferecer bens e serviços para várias montadoras líderes do setor, muitos deles com atendimento local.

Segundo Torres (2011), os fornecedores da indústria automobilística estão divididos hierarquicamente. Os fornecedores de primeiro nível são aqueles que fornecem componentes mais complexos, como partes eletrônicas e até mesmo subsistemas montados. Alguns deles costumam instalar unidades produtivas dentro da linha de montagem de veículos, junto com seus clientes. No segundo nível, encontram-se fornecedores que tanto suprem os fornecedores de 1º nível quanto às montadoras. Geralmente envolvem peças e componentes de menor complexidade. Já no terceiro nível, o relacionamento dessas empresas tende a ser apenas com fornecedores de 1º e 2º nível, dificilmente fornecendo diretamente para a montadora de veículos. À jusante na cadeia de valor, têm-se o comércio de veículos, representado principalmente pelas concessionárias, e o *aftermarket*, representado principalmente pelas firmas comerciantes de peças de reposição, embora envolva também a prestação de serviços de assistência técnica. Assim, temos o desenho representativo da cadeia de valor da indústria automobilística, conforme podemos observar na figura 1.

Figura 2 - Modelo teórico da cadeia de valor da indústria automobilística.



Fonte: Torres, 2011, p. 29.

Obviamente, esse modelo não esgota todas as interrelações que a indústria tem na economia, uma vez que a automobilística depende fortemente de outras cadeias de suprimento, como a siderurgia e a petroquímica. No entanto, para efeito de análise, a cadeia de valor da indústria automobilística será assim delimitada.

Em relação ao Brasil, o ingresso das montadoras se divide em três momentos: o primeiro refere-se à entrada da General Motors e da Ford na década de 1920, quando concentraram sua produção em ônibus e caminhões; o segundo, entre os anos 1950 e 1980, em que se instalaram no país a Volkswagen, Vemag, Simca e Fiat para a produção de automóveis de passeio, e posteriormente, a General Motors e Ford passaram também a produzir esses veículos; e o terceiro na década de 1990, com a abertura da economia, ocorrendo um aumento de importações de veículos, e a aprovação do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), em 1995. A partir de então, antigas e novas montadoras estrangeiras investiram fortemente no Brasil, ampliando e modernizando a capacidade produtiva nacional.

Além das montadoras, seus fornecedores preferenciais também se instalaram no país, alguns junto às montadoras, construindo novas unidades produtivas ou adquirindo

empresas nacionais já instaladas. Nesse momento, instalaram-se no Brasil novas montadoras, como Renault, Peugeot- Citroën, Toyota, entre outras (Torres, 2011). Cabe ressaltar que a década de 1990 representou um período de reestruturação da indústria brasileira e, em especial, para a automobilística, com a entrada de novas empresas e a ampliação da produção das empresas fornecedoras de autopeças para atender as entrantes, provocando uma reestruturação de toda a cadeia produtiva. Podemos acompanhar a evolução deste cenário com a figura abaixo, com o aumento das montadoras e da produção:

**Figura 3 - Participação percentual da produção de autoveículos por unidades da Federação: 1990, 2011, 2012 e 2013.**



Fonte: ANFAVEA, 2014.

Sendo assim, diante das transformações da economia brasileira e mundial no período da globalização, a abordagem das cadeias globais de valor torna-se relevante por três razões principais: 1- a crescente divisão do trabalho e da dispersão global da produção de componentes; 2- a eficiência na produção é apenas uma condição necessária para penetrar com sucesso nos mercados globais; e 3- a entrada em mercados globais, que permite um crescimento sustentado de renda, exige uma compreensão dos fatores dinâmicos dentro de toda a cadeia de valor. Desta forma a competitividade não se limita a competência individual das empresas, mas das competências de toda a rede

de fornecedores. Assim a eficiência produtiva é uma condição para que as firmas nos países periféricos possam ingressar no sistema mundial de produção e comércio de mercadorias (KAPLINSKY; MORRIS, 2001).

Segundo Gereffi (1999) na análise das cadeias globais de valor destacam-se os seguintes elementos constituintes: esta análise incorpora explicitamente a dimensão internacional, foca no poder exercido pelas firmas líderes nos diferentes segmentos da cadeia de valor e permite ilustrar como essa relação de poder se altera ao longo do tempo. Colocando assim, ênfase na coordenação de toda a cadeia de valor como uma fonte-chave de vantagem competitiva, o que requer o uso de redes como um ativo estratégico. Considera ainda o aprendizado organizacional como um mecanismo crítico pelo qual as firmas podem melhorar ou consolidar suas posições dentro da cadeia produtiva. De acordo com a análise, a principal hipótese que se ergue sobre as cadeias globais de valor é que o desenvolvimento requer relações com as principais empresas líderes de uma indústria, como forma de ingressar na rede mundial de produção e comercialização de mercadorias. O que distingue as empresas líderes de suas subordinadas é o acesso ou controle de recursos-chave, que geram os maiores retornos na indústria, como *design* de produtos, novas tecnologias, patentes de marcas ou acesso ao mercado consumidor.

A partir da abordagem das cadeias globais de valor, o desenvolvimento econômico está condicionado à capacidade de uma empresa, região ou país conectar-se às redes internacionais de comércio e produção. Esta é, porém, uma condição básica de sobrevivência na economia globalizada (TORRES, 2011). O desenvolvimento implica, portanto, transpor os degraus da cadeia, incorporando as atividades de maior “valor adicionado”, sejam elas quais forem, como tecnologia por exemplo. Obviamente, esta não é uma tarefa simples, uma vez que as empresas líderes impõem barreiras de variadas formas para que outras não possam alcançá-las e contestar sua participação nos lucros gerados pelos elos dinâmicos da cadeia de valor.

## **2.6 A Indústria Automobilística no Brasil**

A indústria automobilística, no início da década de 1990, é marcada por problemas de defasagem competitiva, com relação ao padrão internacional de comercialização e produção e pelo baixo crescimento do mercado interno, decorrente da

inflação descontrolada e de recessão econômica. No entanto, ao longo do período podemos observar o aumento da participação das indústrias automobilísticas no PIB industrial, onde em 1966 a participação era de 13% e em 2012 alcançou 18,7 %, como mostra a figura 4.

**Figura 4 - Participação da indústria automobilística no PIB industrial, 1966-2012.**  
*Net sales and share in industrial GDP - 1966/2012*

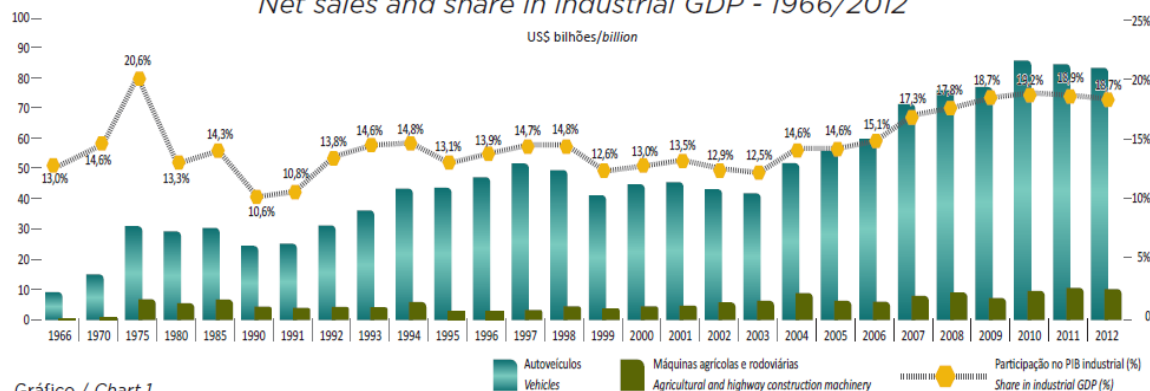


Gráfico / Chart 1

Fonte: ANFAVEA, 2014.

Temos que a participação da indústria automobilística que em 1975 foi de 20,6% do PIB Industrial, chegou a 10,6% em 1990. A partir de 1992 medidas governamentais como estabilização de preços e a retomada do crescimento da economia brasileira e mundial, levaram a uma recuperação do setor. Nos últimos anos mantém-se certa constância, variando entre 17% a 19% em sua participação no PIB industrial.

Segundo Torres (2011), a onda de investimentos no final dos anos 1990 e início dos anos 2000 ampliou a capacidade produtiva do Brasil e colocou o país na sexta posição na produção mundial de veículos automotores. Medidas adotadas pelo governo federal a partir de 1995 como: redução da alíquota do imposto de importação para a compra de máquinas, equipamentos, matérias-primas, peças e componentes destinados à indústria automobilística. Tiveram por objetivo, incentivar investimentos no setor e baratear o preço final, mediante a possibilidade de importação de peças e componentes a custos mais baixos; e o estabelecimento do Regime Automotivo Brasileiro<sup>15</sup> em 1996, sua principal medida foi à redução do imposto de importação, o regime vigorou entre os anos de 1996 a 1999, conforme apresentadas na figura a seguir.

<sup>15</sup> Ver Quadros *et al.* (2000) e Torres (2011).

**Figura 5 - Principais medidas do Regime Automotivo Brasileiro.**

Medida		Cronograma		
Incentivos	Redução de 50% do imposto de importação de veículos para montadoras que participem do programa, até o limite de 100% do valor de suas exportações líquidas.	Ano	Alíquota normal	Alíquota RAB
		1996	70%	35%
		1997	63%	31,5%
		1998/9	49%	24,5%
	Redução de 90% do imposto de importação de máquinas e equipamentos.	Ano	Alíquota normal	Alíquota RAB
		1996/9	14% (média)	2%
	Redução decrescente do imposto de importação de autopeças, componentes, pneumáticos e matérias-primas.	Ano	Alíquota normal	Alíquota RAB
		1996	16%	2,4%
		1997	16%	4,8%
		1998	16%	7,2%
		1999	16%	9,6%

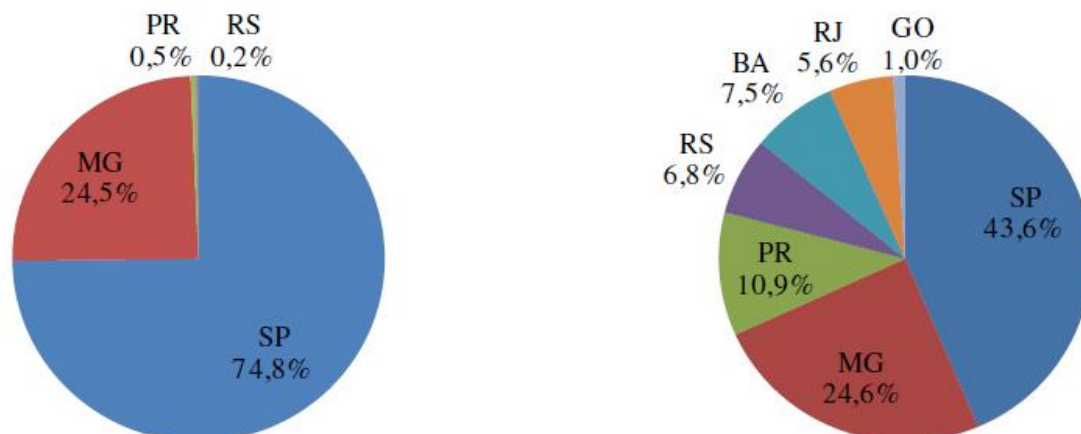
Fonte: Adaptado de Torres, 2011, p. 98.

Nesse período, o governo oferecia ainda vantagens adicionais para as empresas que investissem em novas unidades produtivas nas regiões norte, nordeste e centro-oeste do Brasil. O objetivo da lei era promover uma integração regional da economia brasileira, criando oportunidades de desenvolvimento econômico nas regiões mais pobres mediante a instalação da indústria automobilística. Com isso os Estados e municípios entraram numa verdadeira guerra fiscal para atrair novos investimentos das montadoras de veículos. Entre os principais instrumentos de competição entre as unidades federativas, estava a isenção do ICMS e participação no capital social, por parte dos Estados; e doação de terreno e isenção do Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) por parte dos municípios. A contrapartida de tudo isso foi uma desconcentração regional da produção de veículos automotores no país, especialmente entre os anos de 1997 a 2007.

A figura 6 apresenta um comparativo entre as unidades federativas produtoras de veículos automotores (automóveis, veículos comerciais, caminhões e ônibus) de 1990-1996 e até 2007, retratando o ingresso e a ampliação de diversas plantas produtivas pelo Brasil. Observa-se nesta figura a inserção do Estado do Rio de Janeiro na produção de veículos automotores. Atualmente, o Brasil conta com dezenove companhias e vinte e cinco fábricas de veículos automotores, o que inclui a produção de carros de passeio, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus (ANFAVEA, 2014).



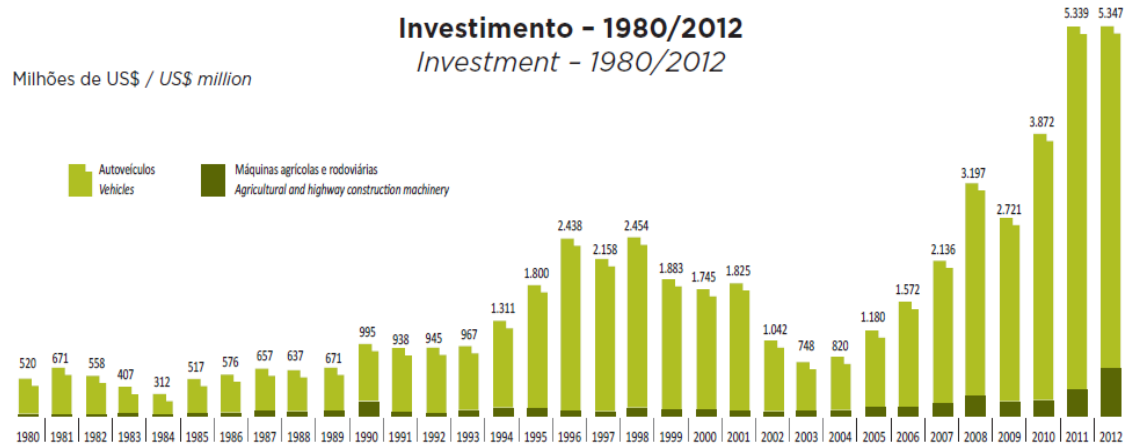
**Figura 6 - Produção de veículos automotores por unidade da federação, 1990 - 2007.**  
**1990-1996** **1997-2007**



Fonte: Adaptado de Torres (2011).

Desta forma, os investimentos no setor, principalmente a partir de meados da década de 1990 foram intensificados, em especial nos dois primeiros anos de vigência da RAB (1996-1999). Houve queda significativa entre 1998 e 1999 devido, em grande parte, as crises financeiras dos Tigres Asiáticos, em 1997, e da Rússia, em 1998, afetaram negativamente o crescimento da economia brasileira e, conseqüentemente, das vendas de automóveis. O rápido crescimento das vendas no período de 2004 a 2008, também fez acelerar o investimento na indústria. Em 2009, houve retração da produção e do investimento em virtude da crise financeira mundial de 2008, a partir de 2010 o setor contou com investimentos substanciais, conforme ilustrado na figura 7.

**Figura 7 - Investimentos na indústria automobilística no Brasil, 1980-2012.**

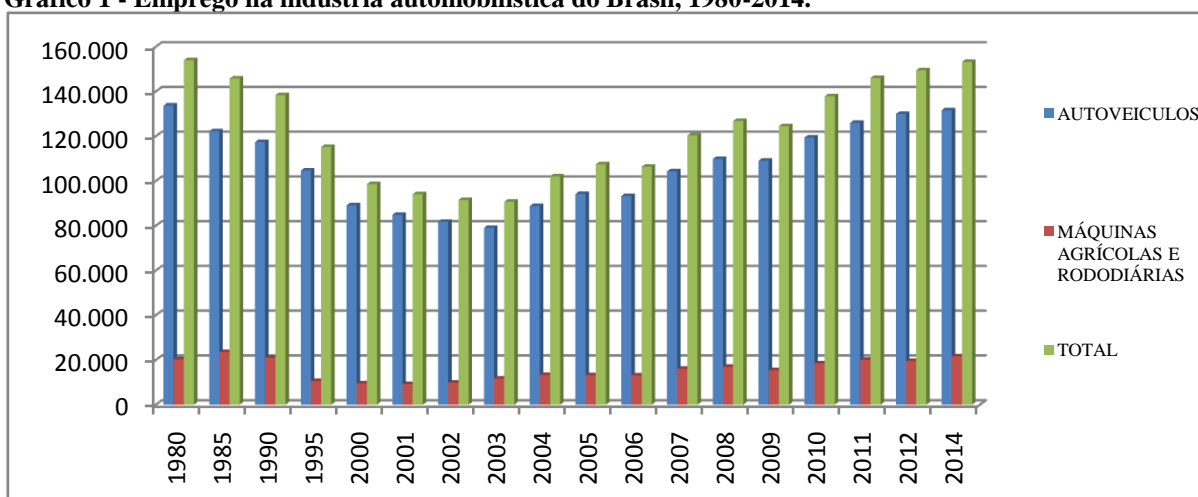


Fonte: ANFAVEA, 2014.

Em análise comparativa do desempenho do setor automobilístico com o da economia brasileira em geral, verifica-se que nas décadas de 1990 e 2000, houve forte correlação entre ambos. Nos primeiros anos da década de 1990, quando houve aumento da renda per capita no país, com isso houve também um aumento acelerado da produção de veículos. Nos momentos de crise tanto externa quanto interna, nos anos 1997-1999, ocorreu retração do setor entre 1999-2003. Apenas a partir de 2004, quando a economia voltou a crescer, que o setor automobilístico sentiu a recuperação da demanda e aumentou a sua produção (ANFAVEA, 2014).

Como parte integrante e fundamental da economia, podemos observar de acordo com o gráfico1 que a variável econômica emprego, tem acompanhado e reflete essas quedas e evolução da indústria automobilística. De modo geral, o emprego na indústria automobilística brasileira registra crescimento ao longo do período, acompanhando os investimentos no setor.

**Gráfico 1 - Emprego na indústria automobilística do Brasil, 1980-2014.**



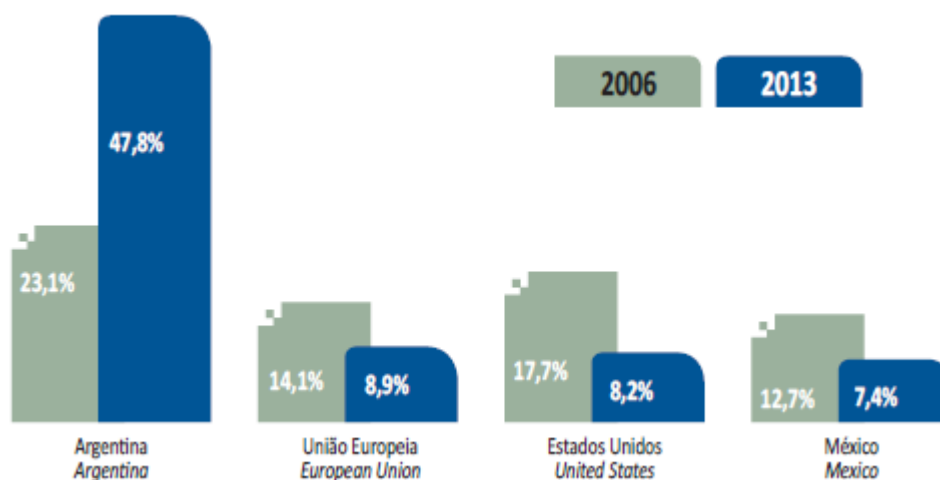
Fonte: Elaboração própria com base em ANFAVEA, 2014.

Em suma, a indústria automobilística brasileira, que surgiu em função de um esforço coordenado do governo e do empresariado, no período em que vigoraram as políticas de substituição de importações, criou um mercado amplamente protegido para a indústria de veículos e autopeças, que perdurou até o final dos anos 1980. A partir dos anos 1990 com a abertura comercial e a RAB as empresas foram expostas a concorrência externa, permitindo assim a entrada de novas fabricantes no país, além disso, houve também uma descentralização regional da produção.

Os investimentos realizados nas duas últimas décadas provocaram um aumento da capacidade produtiva e uma modernização da indústria automobilística. Com relação às estratégias de investimento das montadoras, observa-se que, “nos casos em que a política governamental do país exige conteúdo local da produção, as montadoras têm estabelecido unidades produtivas para a fabricação de modelos globais ou de plataformas comuns, centralizando a produção de um determinado modelo em uma das fábricas da região e exportando, e importando os modelos complementares das unidades instaladas em outros países<sup>16</sup>” (Torres, 2011, p. 110).

Com relação às importações e exportações da indústria automobilística, as figuras 8 e 9 nos apresentam os últimos dados e as mudanças nessa relação. Podemos observar que nesses últimos anos houve aumento das exportações para Argentina, esse aumento mais que dobrou. Por outro lado houve um corte, quase que pela metade das exportações para os Estados Unidos. As importações de modo geral diminuíram, inclusive com a Argentina a situação se inverteu, aumentando apenas para México, Coreia do Sul e China.

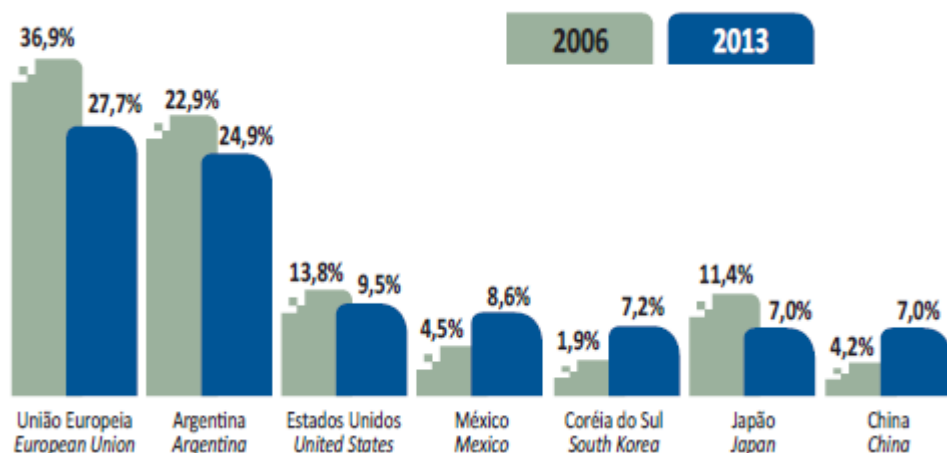
**Figura 8 - Principais destinos das exportações automotivas, 2006.**



Fonte: ANFAVEA, 2014.

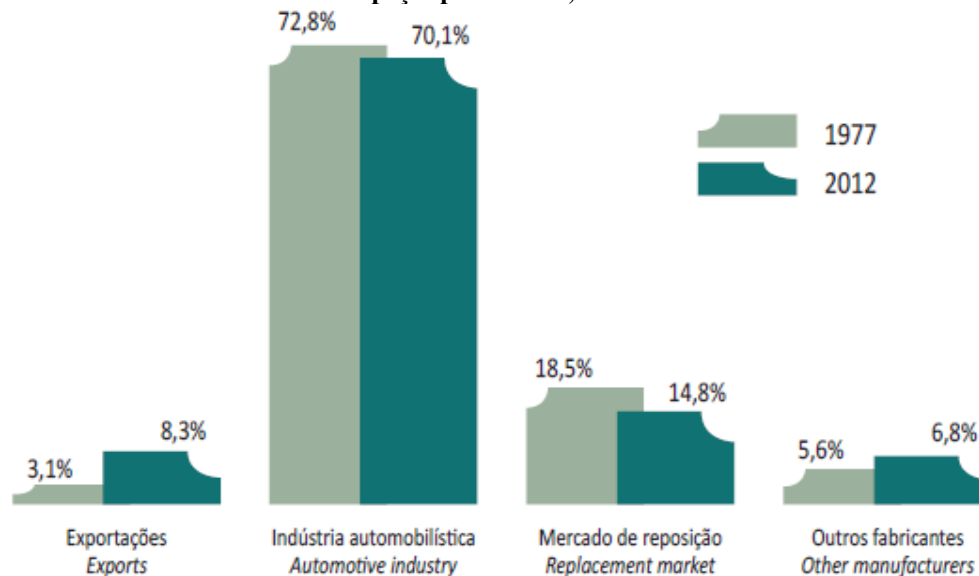
<sup>16</sup> Como é o exemplo da Renault no Brasil.

**Figura 9 - Principais destinos das importações automotivas, 2013.**



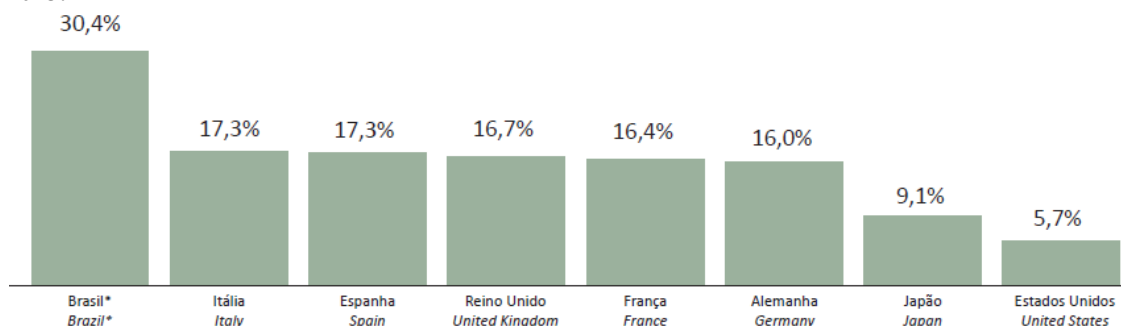
Fonte: ANFAVEA, 2014.

A cadeia de valor da indústria automobilística brasileira está representada da seguinte maneira: setor de comercialização com 96% das empresas da cadeia, as montadoras representam aproximadamente 1% e as fabricantes de autopeças com menos de 3%. Com relação à produtividade da cadeia, as montadoras de veículos, inclusive fabricação de motores, vêm experimentando expressivos ganhos de produtividade nos últimos anos, sendo as empresas desse setor as que mais aplicam recursos em atividades inovativas. O setor de fabricação de autopeças apresentou queda de produtividade, pois tiveram que se modernizar para atender as novas especificações técnicas das montadoras e os padrões para exportação. A figura 10 apresenta o faturamento deste setor, fazendo uma comparação com os anos de 1977 e 2013, percebemos que as relações não se alteraram muito, especialmente na produção para a indústria automobilística.

**Figura 10 - Faturamento do setor de autopeças por destino, 1977 e 2013.**

Fonte: ANFAVEA, 2014.

Por consequência, o setor de comercialização, e em especial o de autopeças são os setores da cadeia que mais empregam, entretanto a remuneração média das empresas e a renda dos trabalhadores são mais elevadas nos setores de montagem de veículos. Em ordem de importância, no setor de fabricação de autopeças, comercialização de veículos e, por último, o comércio de autopeças (ANFAVEA, 2014). No entanto, internamente o Brasil ainda possui uma carga tributária muito alta em relação ao exterior na comercialização de veículos, sendo esse, um dos pontos mais críticos desse mercado. Pois dentre os países de maior destaque neste mercado é o que possui a maior taxa, sua diferença para os Estados Unidos é de 24,7 %, enquanto os outros países mantêm uma paridade.

**Figura 11 - Participação dos tributos sobre automóveis no preço ao consumidor em alguns países, 2013.**

Fonte: ANFAVEA, 2014.

De acordo com Torres (2011), a distribuição regional da cadeia de valor, de meados da década de 1990 em diante sofreu uma descentralização, tanto local quanto

regional, com destaque para as regiões Sul e Nordeste, foram as que mais ganharam em número de empresas, emprego e valor gerado. Finalmente verificou-se um processo de desnacionalização no setor de fabricação de autopeças, como resultado das estratégias das montadoras de trazer para região, fornecedores preferenciais. Assim como, da pressão exercida pelas montadoras para modernização das empresas fornecedoras nacionais, que em muitos casos se viram forçadas a se associar com firmas estrangeiras, a fim de obter capacitação tecnológica para continuar seus negócios com as montadoras de veículos.

### **2.6.1 Reestruturação da indústria automobilística e sua contribuição para o desenvolvimento regional**

De acordo com Tödtling e Tripl (2003) a indústria automobilística passou por uma reestruturação bem sucedida em últimos anos, após a transição de um sistema fragmentado para um sistema mais integrado. Os fatores que estimularam essa transformação foram essencialmente a constituição de redes de inovação, mudanças no contexto sócio-institucional e um novo papel para as políticas públicas. Esse sistema produtivo, se bem desenvolvido, produz um subsistema de geração de conhecimento e difusão de seus pontos fortes. Desse modo, a formação de redes de inovação é um mecanismo importante na renovação da indústria e relevante para a construção de confiança e aprendizado coletivo. Com isso os aglomerados automotivos tiveram um desempenho muito melhor e uma forma mais dinâmica de desenvolvimento, devido em especial, ao crescimento da demanda nas últimas décadas.

O aglomerado automotivo pode, numa região já industrializada, trazer novas formas de revitalização, principalmente, por encontrar novos usos para suas competências tradicionais. É amplamente reconhecido que tanto empresas regionais (reestruturação por estratégia endógena), bem como as empresas estrangeiras (estratégia exógena) podem atuar como importantes motores de transformação de aglomerados em velhas regiões industriais. Para isso a construção de cada sistema produtivo deve ser especificada e operacionalizada para absorver questões como o nível de comunicação, a coordenação e refletividade coletiva, bem como a sua estratégica geradora de habilidades. Nesse caso, a geração de conhecimento bem desenvolvida e um sistema de

difusão a nível regional são fortes competências para a indústria automobilística (COOKE *et al.*, 2000).

Segundo Tödtling e Tripl (2003), os aglomerados automotivos do mundo passaram por um processo de reestruturação substancial, que teve como principais determinantes: a retração do crescimento do mercado a segmentação e fragmentação da demanda intensificada, o encurtamento de ciclos de produto e de inovação, levando a uma concorrência feroz nessa indústria. Consequentemente, as empresas são confrontadas com o duplo imperativo para diminuir custos de produção e desenvolver fortes competências para inovação<sup>17</sup>. Como resultado destes desafios, as cadeias de valor da indústria automobilística foram reorganizadas por setores. Mundialmente o fornecimento de peças foi padronizado e há uma tendência para fornecedores de sistemas de componentes cada vez mais sofisticados. De fato, até alguns anos atrás, a indústria automobilística foi caracterizada por um clima hostil para a cooperação, como as normas de reciprocidade e de níveis de confiança suficientemente necessário para incentivar a interação profissional e comportamento colaborativo que estavam ausentes.

As empresas não tinham uma visão e identidade compartilhada a nível necessário para que o pleno aglomerado pudesse partilhar suas competências e esforços coletivos. Tendência essa que vem mudando nos últimos anos, em especial em aglomerados regionalizados.

## **2.7 Considerações finais**

Diante do exposto, podemos concluir que as vantagens da aglomeração para uma região existem desde o surgimento das cidades industriais. Perante um cenário econômico cada vez mais globalizado a proximidade espacial entre as empresas num determinado território ganha força. No sentido de promover conhecimento e inovação localizados e diferenciados, extrapolando até mesmo os limites de enraizamento das empresas no território e possibilitando a formação de redes não locais.

Assim temos aglomerados de empresas também promovendo desenvolvimento regional, por vezes viabilizado pelos sistemas produtivos locais visando contribuir para a competitividade regional aproveitando ou gerando conhecimentos novos. Nesse

---

<sup>17</sup>Ver Graves, 1994; Dicken, 1998.

sentido, temos a importância do papel da governança especialmente para as cadeias de valor global, tendo em vista a cadeia de valor da indústria automobilística com sua rede global de produção, de empresas, fornecedores e comércio. Passamos pela década de 1990 com a reestruturação da produção no Brasil, que deu origem a um processo de regionalização da produção. Finalizamos com um panorama das contribuições da indústria automobilística para o desenvolvimento regional, com as percepções de suas transformações, características e dinâmicas atuais.



### **3 UMA ANÁLISE DA INSERÇÃO DO PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE NA ECONOMIA DA REGIÃO**

#### **3.1 Introdução**

Este capítulo busca caracterizar a região Sul Fluminense, com foco na microrregião do Vale Paraíba Fluminense, a qual abrange os municípios que integram o centro mais dinâmico da região e onde se concentram as empresas automobilísticas. Dividimos a mesorregião Sul Fluminense em microrregiões, de acordo com a divisão regional da Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), para melhor compreensão. Discorreremos sobre a vocação econômica de cada microrregião e suas tendências atuais, sob a luz da análise dos estabelecimentos industriais, da participação das atividades econômicas dos municípios no emprego e do número de empregos formais. Para levantamento destes dados utilizou-se a base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), com o objetivo de mostrarmos o cenário econômico, a partir dos anos 2000 da região Sul Fluminense e suas tendências.

A partir de meados dos anos 1990 temos a inserção da indústria automobilística na região, trazendo a prospecção de novos rumos para o desenvolvimento regional, assim como mudanças decorrentes da abertura econômica acontecia a nível nacional. Antes deste período, faz-se uma breve análise das ações e estratégias municipais e institucionais, não exitosas, em prol do desenvolvimento regional, encampadas por entidades empresariais, agentes públicos e privados, associações setoriais e patronais.

Na década 2000 a região Sul Fluminense recebe outras empresas automobilísticas, agregando a indústria. A partir de então, a região tem sido alvo de grandes investimentos públicos e privados, especialmente na indústria de transformação, com destaque para o setor automobilístico, com a instalação de novas empresas e a expansão das já existentes. Levanta-se a origem do Pólo Automotivo Sul Fluminense, assim como sua caracterização, enquanto entidade representante das empresas automotivas da região. Neste capítulo, utiliza-se análise de conteúdo das entrevistas com o objetivo de apontar e analisar algumas questões críticas para o Pólo Automotivo consubstanciado com o desenvolvimento regional.

Na última seção deste capítulo, faz-se uma análise do desenvolvimento da região Sul Fluminense alinhando com as ações de desenvolvimento do Pólo Automotivo, a partir de levantamento de dados efetuado na RAIS e apoiado por dados e informações extraídos do estudo Decisão Rio Investimentos 2014-2016 e do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM). Cabe ressaltar que, utilizou-se levantamento de dados na RAIS para avaliarmos o desenvolvimento regional a luz de indicadores socioeconômicos aplicados ao setor automobilístico, sendo assim os municípios preponderantes nesta análise foram os municípios onde as empresas do setor automobilístico estão instaladas. Pois o objetivo é analisarmos o desenvolvimento regional alinhado as ações de desenvolvimento da indústria automobilística presente na região, para verificarmos se o Pólo Automotivo é capaz de gerar ou alterar o desenvolvimento regional e constatar se de fato, este configura sistema produtivo local na região, conforme objetivo deste trabalho. Segue-se com a constatação ou não, deste objetivo no próximo capítulo, sob a luz da análise de conteúdo das entrevistas.

### **3.2 Trajetória histórica e caracterização da região Sul Fluminense**

Faremos um apanhado da trajetória histórica e da caracterização da região Sul Fluminense assim como das microrregiões que compõem esta região. A região Sul Fluminense se localiza no Estado do Rio de Janeiro e conta atualmente com 92 municípios. O Governo do Estado do Rio de Janeiro divide administrativamente o território fluminense em oito regiões de governo: Metropolitana, Noroeste Fluminense, Norte Fluminense, Baixadas Litorâneas, Serrana, Centro-Sul Fluminense, Médio Paraíba e Costa Verde. E sete mesorregiões, sendo elas: Mesorregião Metropolitana do Rio de Janeiro, Mesorregião do Noroeste Fluminense, Mesorregião do Norte Fluminense, Mesorregião do Centro Fluminense, Mesorregião das Baixadas e Mesorregião do Sul Fluminense (CEPERJ, 2014).

De acordo com o foco deste trabalho, opta-se por adotar nos planos regional e local – que interessam aqui enfatizar – a estrutura de divisão do Estado do Rio de Janeiro, implementada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 1990 e adotada pela Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro em meso e microrregiões geográficas. Uma mesorregião define-se “com base nas seguintes dimensões: o processo social como

determinante, o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial. Uma ou mais microrregiões geográficas compõem uma mesorregião, e são definidas em âmbito local, pelo espaço geográfico produzido pela associação de fatores naturais, sociais e econômicos” (CEPERJ, 2014). Conforme podemos observar no Quadro 1 publicado no Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro (2014) da Fundação CEPERJ, a mesorregião Sul Fluminense está dividida da seguinte maneira.

**Quadro 2 - Divisão regional, segundo as mesorregiões, microrregiões geográficas e municípios Estado do Rio de Janeiro – 2012.**

<b>Mesorregião do Sul Fluminense</b>	
Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense	
1-	Barra Mansa
2-	Itatiaia
3-	Pinheiral
4-	Piraí
5-	Porto Real
6-	Quatis
7-	Resende
8-	Rio Claro
9-	Volta Redonda
Microrregião de Barra do Piraí	
10-	Barra do Piraí
11-	Rio das Flores
12-	Valença
Microrregião da Baía da Ilha Grande	
13-	Angra dos Reis
14-	Paraty

Fonte: Adaptado de CEPERJ, 2014.

De região cafeeira decadente nas décadas de 1920 e 1930, o Sul Fluminense passou por uma modernização na sua infraestrutura entre as décadas de 1940 e 1970, que ofereceu um tipo de suporte, sobretudo logístico, para a incipiente industrialização

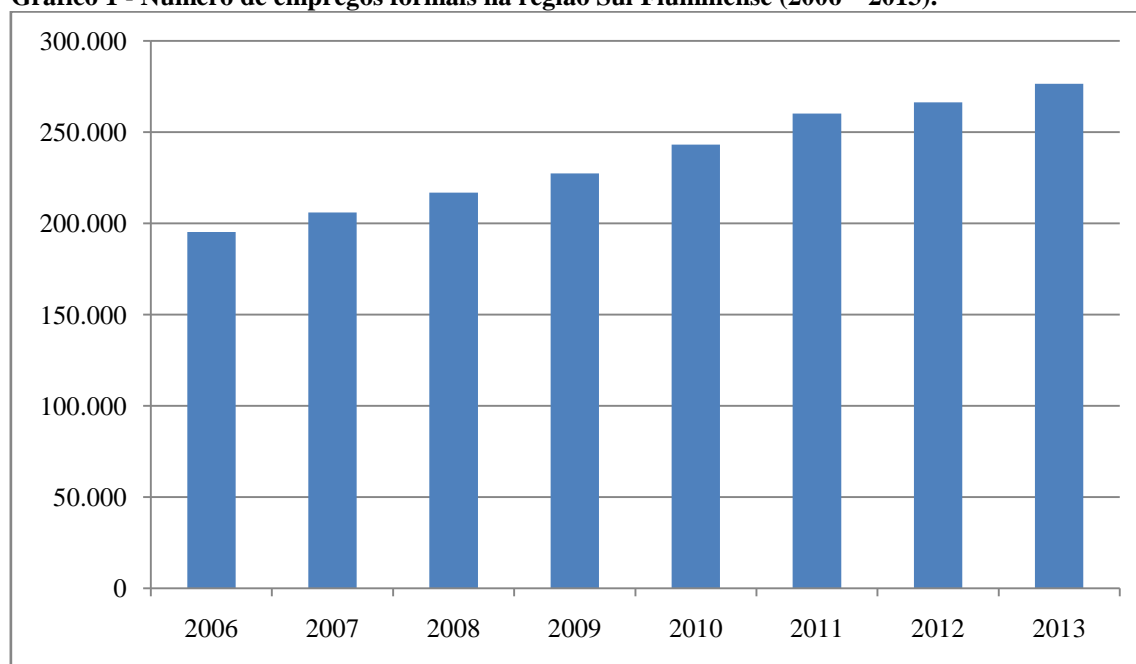
local, como: inauguração da Rodovia Presidente Dutra, construção da Academia Militar das Agulhas Negras e entrada em operação da Usina Hidrelétrica do Funil. Como consequência, a sua industrialização progressivamente se acentuou, dividindo-se em cinco etapas: a primeira, com predominância de indústrias alimentares; a segunda, com a construção da Usina Presidente Vargas, da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda; a terceira, com a implantação de unidades fabris tanto em Volta Redonda quanto em Barra Mansa e Resende, principalmente químicas; a quarta, com o *PóloUrbo-Industrial* de Porto Real; e a quinta, com o Pólo Automotivo, mais recentemente. O fator estrutural chave na conversão da região em eixo industrializado foi à construção da antiga rodovia Rio-São Paulo, facilitando a ligação entre os três principais centros econômicos do Brasil e possibilitando uma reconfiguração do seu perfil produtivo (LIMA, 2005; SANTOS, 2006; CORDEIRO, 2008).

Após o ciclo do café, o Sul Fluminense é acometido por uma estagnação econômica. A indústria veio como a única atividade, que realmente, naquele momento, conteve o esvaziamento econômico da região. A produção de bens intermediários (gusa, aço, cimento) de fato foi uma alternativa industrial factível não apenas em áreas abundantes em recursos minerais, como no caso de Minas, mas até naquelas pobres neste sentido. E desse jeito, Volta Redonda com a CSN, e Barra Mansa figuravam, de acordo com o Censo Industrial de 1960, em posições de destaque no conjunto do setor, entre os maiores parques industriais do estado do Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano, corre a duplicação da rodovia, acelerando ainda mais a industrialização da região. A partir de então foi uma sucessão de estabelecimentos industriais, dos mais diversos segmentos, como: químico-farmacêutica, siderurgia, medicamentos, produtos agrícolas, bens intermediários, entre outros (LIMA, 2005).

Em relação a sua área física, a mesorregião Sul Fluminense possui 7.918,5 Km<sup>2</sup>, ocupando cerca de 18,12% de todo o território do Estado do Rio de Janeiro. No que concerne à concentração populacional, apenas o eixo Volta Redonda-Barra Mansa-Resende, marcadamente caracterizado pela importância da indústria de transformação, responde por cerca de 55,4% (517.365) da população da mesorregião, sendo que os municípios mais populosos são: Volta Redonda, Barra Mansa, Angra dos Reis e Resende, em ordem decrescente. Sua análise em termos de Produto Interno Bruto (PIB) aponta algumas questões interessantes. O PIB da mesorregião Sul Fluminense fica atrás somente da Região de Governo Metropolitana, com mais de oito vezes a sua dimensão,

além disso, quando comparada às demais regiões, assume uma posição de destaque por equivalência do PIB. O PIB *per capita* do Sul Fluminense supera todas as outras regiões, inclusive a Região de Governo Metropolitana (IBGE, 2014; CEPERJ, 2014). A região também apresenta um crescimento do número de empregos formais no período 2006-2013, conforme mostrado pelo Gráfico 1.

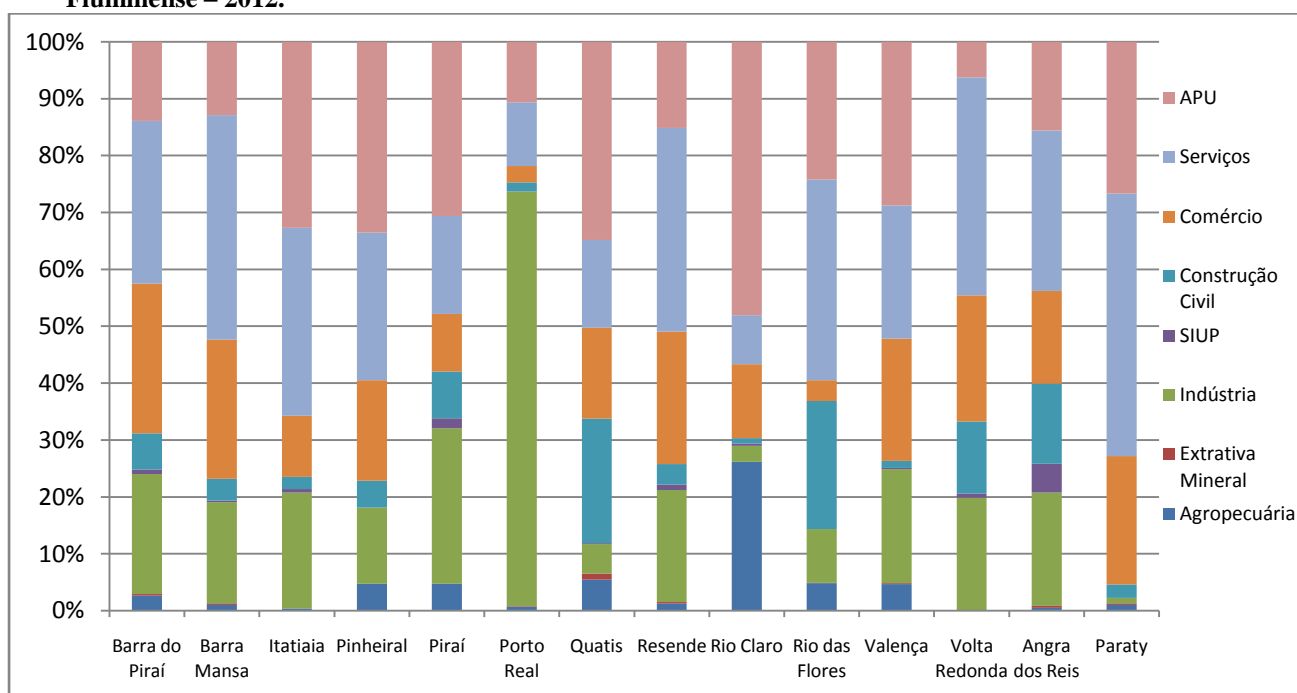
**Gráfico 1 - Número de empregos formais na região Sul Fluminense (2006 – 2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

O gráfico 2 nos mostra que as atividades econômicas que concentram o emprego formal na região tem sido o setor de serviços, seguido por APU – Administração, saúde e educação pública e seguridade social, e em seguida a indústria com um índice de 72% de concentração no município de Porto Real. Estas três atividades econômicas juntas concentram 71,12% do emprego formal na região.

**Gráfico 2 - Participação das atividades econômicas no emprego formal, por município da região Sul Fluminense – 2012.**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

APU - Administração, saúde e educação pública e seguridade social.

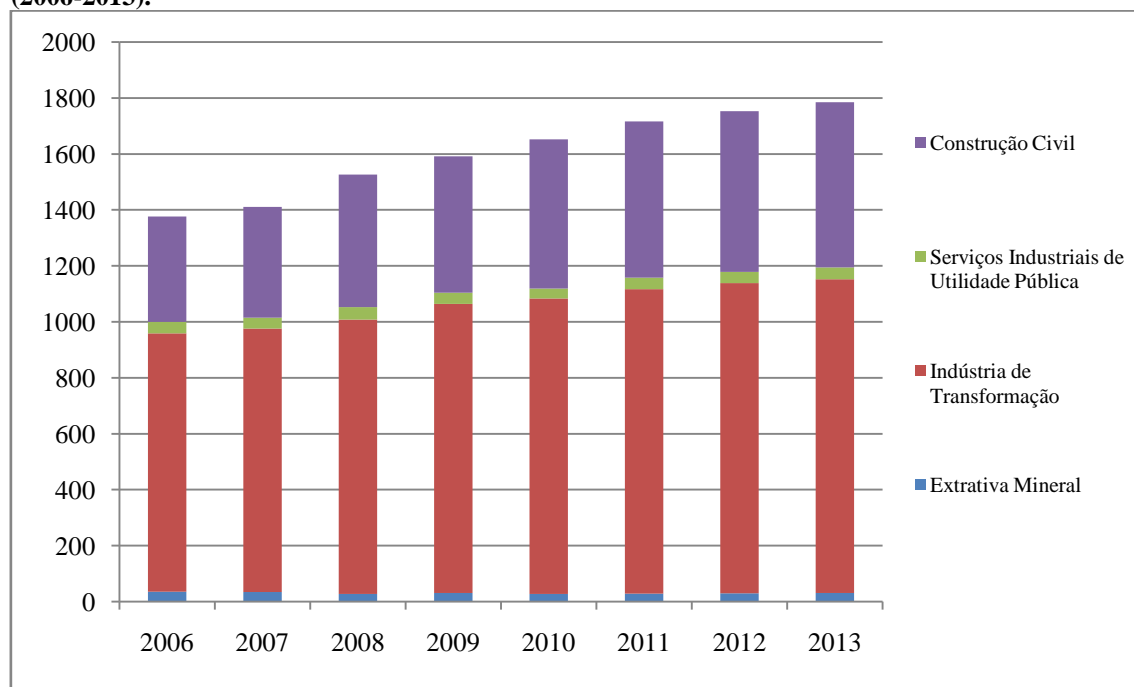
SIUP - Serviço Industrial de Utilidade Pública.

De modo geral, os quatorze municípios que compõem a mesorregião Sul Fluminense, a partir de meados dos anos 2000 indicam atividades econômicas ligadas ao “comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos”, como as mais densas em relação ao número de unidades empresariais em quase todos os municípios. Exceto Rio das Flores, apresentando uma concentração no setor de atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas. Este grupo de atividades é também particularmente importante no que concerne à geração de postos de trabalho, em posições de destaque na maior parte dos municípios. A região destaca-se ainda como tendo a mais abrangente vocação industrial do interior do Estado do Rio de Janeiro, a partir dos municípios localizados no eixo da Via Dutra, englobando, entre outros, os setores de metal-mecânica, siderurgia, material elétrico, veículos e autopeças, eletrônica e química (SANTOS, 2006).

O segmento industrial possui uma importância preponderante na estrutura econômica regional, conforme podemos observar no gráfico 3 na medida em que assume um grande peso na composição da ocupação e principalmente, constitui a maior fonte segmentada de geração de riqueza neste conjunto de municípios. A indústria de transformação é responsável por receber uma parte considerável do mercado de trabalho

regional e é o segmento que concentra a maior parte dos estabelecimentos industriais ao longo dos últimos anos.

**Gráfico 3- Estabelecimentos industriais, por classes, dos municípios da região Sul Fluminense (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2014.

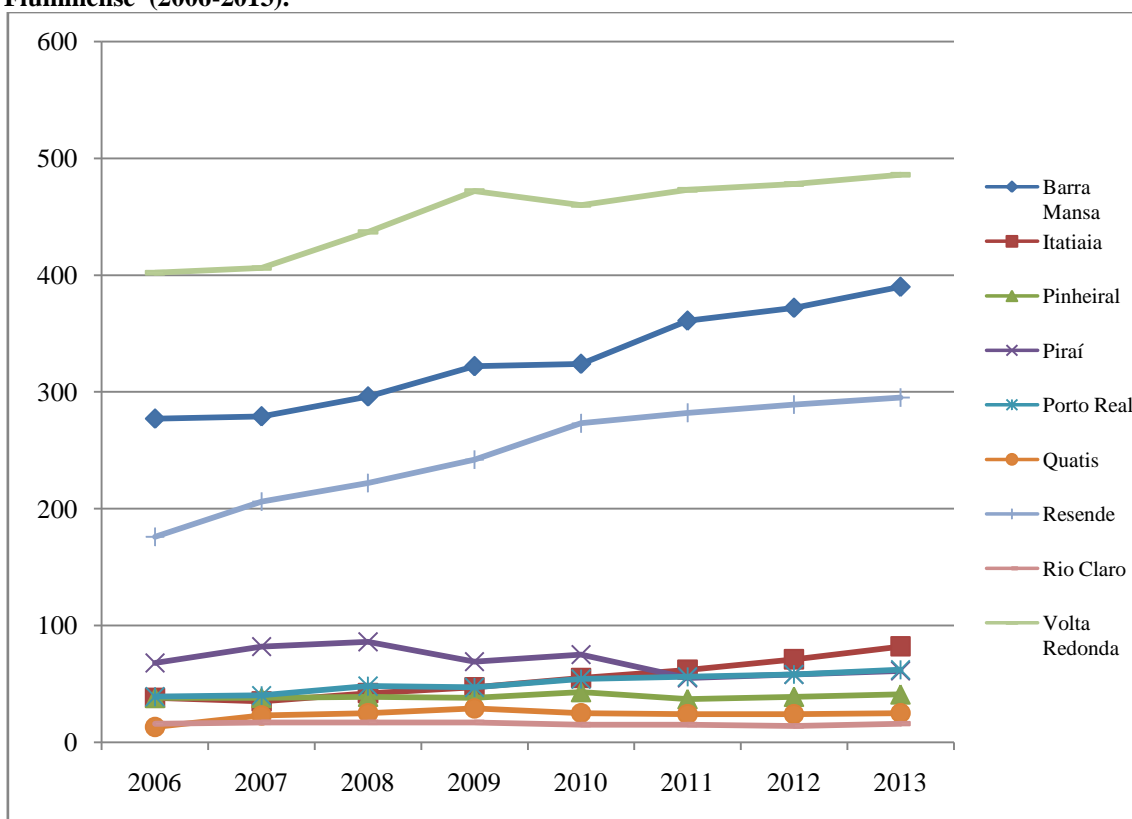
Acrescenta-se que, apesar do setor de serviços ser mais relevante em termos de participação no emprego, a indústria se destaca quando analisamos a participação das atividades industriais na região. A participação do segmento indústria na composição do PIB da mesorregião Sul Fluminense somada às atividades relativas ao segmento de “serviços industriais de utilidade pública”, é de mais de 60%. Os municípios cuja arrecadação e geração de riqueza dependem mais da base industrial instalada são, Porto Real, Volta Redonda, Resende e Barra Mansa que estão situados na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, não coincidentemente a mais dinâmica do ponto de vista da atração de novos investimentos desde meados da década de 1990.

Delimitando ainda mais nosso foco, concentramo-nos na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense que abrangem os municípios de destaque na região de acordo com o interesse deste trabalho, pois é onde se concentram as empresas automobilísticas integrantes do Pólo Automotivo Sul Fluminense, localizadas nos municípios de Itaiaia, Resende e Porto Real. A microrregião do Vale do Paraíba Fluminense abrange os

centros de irradiação mais dinâmicos da região atualmente, sendo eles os municípios de Resende, Porto Real, Itatiaia, Volta Redonda e Barra Mansa (SANTOS, 2006).

Percebe-se que Volta Redonda assume posição de destaque no número de estabelecimentos e de empregos, por ser o maior município da região e pela histórica vocação industrial (ver gráficos 4 e 5). A maioria dos municípios registra aumento do número de estabelecimentos industriais entre os anos de 2003 e 2011.

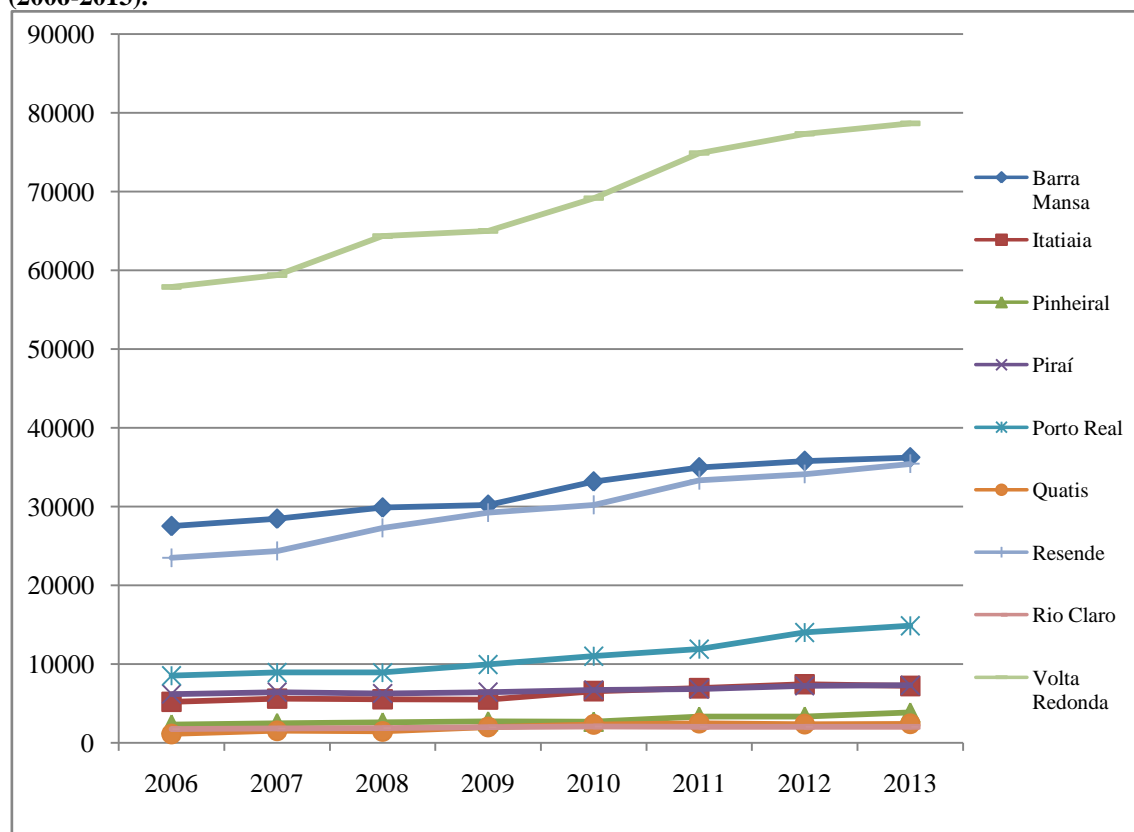
**Gráfico 4- Estabelecimentos industriais, por municípios da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2014.



**Gráfico 5- Empregos formais, por municípios da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

Especificamente em relação à microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, criou-se uma expectativa focada no município de Resende e a construção de um eixo logístico regional devido à instalação das plantas industriais da Volkswagen e da Peugeot-Citroën. Com isso, já em 1997 o município de Resende era inserido junto a outros nove municípios num *ranking* das dez cidades de médio porte campeãs em investimentos, qualidade de vida e infraestrutura. Além disso, Resende e Porto Real conservam uma posição geográfica estratégica e uma disponibilidade de terrenos em áreas de planícies, que promovem a visualização deste espaço produtivo e a atração de investimentos.

Segundo Cordeiro (2008), os municípios de Resende e Porto Real contam com a base produtiva mais diversificada dentre os municípios do Sul Fluminense, trazendo consigo o município de Itatiaia que vem aprofundando nos últimos anos um processo de desenvolvimento local-regional baseado num modelo de crescimento industrial de grande porte, na conjunção de benefícios fiscais, disponibilidade de áreas para instalação e bom relacionamento com as empresas da região.

Em contraponto temos o histórico núcleo industrial composto por Volta Redonda e Barra Mansa, que tem seu processo de crescimento econômico regional subdividido em quatro fases distintas, sendo elas:

A primeira, que se estende entre as décadas de 1930 e 1940 e engloba a instalação da Nestlé, da Companhia Siderúrgica Barra Mansa e da Siderúrgica Barbará, além da própria CSN, que acarretaria a emancipação do município de Volta Redonda em 1954. A segunda fase, que se inicia ainda nos anos 1940 e chega à década de 1990 é marcada pela terceirização de parte das atividades da CSN e pelo desenvolvimento da produção local, assim como pela instalação e surgimento de empresas, particularmente de pequeno e médio portes e concentradas no segmento metal-mecânico. Uma terceira fase, que compreende essencialmente a década de 1990, tem na privatização da CSN, e na, em parte consequente, desarticulação do segmento metal-mecânico na região, na instalação de *global players* automobilísticas (Volkswagen e Peugeot-Citroën), e por fim, na emergência de iniciativas sociais e políticas de desenvolvimento endógeno, seus principais marcos. Finalmente, os últimos cinco anos têm apresentado uma mobilização dos agentes econômicos e de instituições de representação patronal e fomento ao desenvolvimento econômico (Santos, 2006, p.62).

Temos que historicamente essas duas cidades compõem um bloco econômico relativamente coeso, tendo o segmento metalúrgico como principal atividade econômica. Embora que no caso de Volta Redonda, o segmento prestação de serviços é bastante representativo se comparado aos outros municípios do entorno. No entanto Barra Mansa, Angra dos Reis, Resende e, especialmente Itatiaia também podem ser considerados importantes centros de serviços na região. A importância de Volta Redonda está mais ligada à liderança em termos de indicadores absolutos, por ter a maior população da região Sul Fluminense, e por ser alavancada pela magnitude da própria indústria da transformação. Pois em relação ao número relativo de unidades empresariais e geração de postos de trabalho em Volta Redonda não difere necessariamente do conjunto da região.

### **3.3 O desenvolvimento econômico regional e a indústria automobilística no Sul Fluminense**

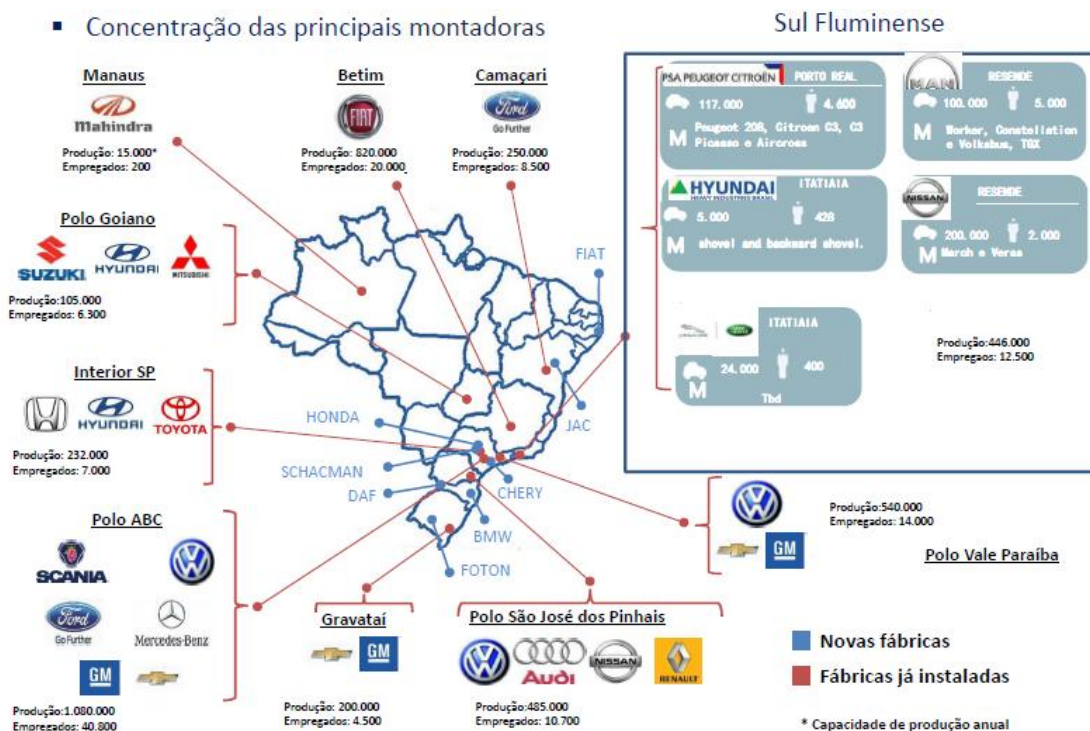
O debate acerca do desenvolvimento econômico, a nível nacional, tem como marco referencial a observação de uma mudança no paradigma produtivo capitalista, com a necessidade de diversificação, flexibilização e expansão das atividades econômicas, cujos primeiros sinais já se manifestavam no início dos anos setenta. Algumas das consequências econômicas que ocorreram partir dos anos setenta, foi, por exemplo a intensa transferência de parques produtivos ao longo dos anos 1980 e 1990,

como ocorreu com setor automobilístico. A indústria automobilística no Brasil trouxe uma reflexão sobre uma situação que envolve a introdução de novas tecnologias (inclusive automação), no processo produtivo e suas consequências não só para a quantidade como para a qualidade do emprego (RAMALHO, 2005; SANTOS, 2006).

Nesse sentido, segundo Ramalho (2005), nos anos 1990 a indústria automobilística mundial colocou para si o desafio de se reorganizar internacionalmente buscando espaços regionais e locais para recriar condições de crescimento tendo em vista a globalização da competição. Na escala de cada uma dessas regiões, as empresas têm organizado uma divisão de trabalho com o objetivo de tirar as vantagens inerentes a cada lugar com suas competências específicas. Que já desde os anos 1980 no início da redefinição de sua estrutura locacional, observa-se um movimento agudo de encerramento e enxugamento de plantas produtivas em plataformas produtivas automobilísticas consolidadas historicamente, com uma orientação a nível Brasil para novos investimentos em regiões com pouca ou nenhuma tradição produtiva automobilística.

A partir de 2000 o Brasil foi alvo de crescentes investimentos externos diretos, esses investimentos realizados revelam uma estrutura de implantação e/ou modernização de parques industriais existentes calcados na produção enxuta (*lean production*), com relações de trabalho flexibilizadas, e com experiências significativas no terreno das novas tecnologias e novas estratégias produtivas (RAMALHO, 2005). A figura 1 mostra onde estão estas principais plantas industriais do setor automobilístico no país, assim como a produção e o emprego de cada uma para 2013. Podemos observar que a maior concentração das montadoras ainda se encontra no estado de São Paulo, no entanto temos algumas unidades no norte e nordeste, fruto do movimento RAB e seus investimentos, conforme visto no capítulo anterior. Destaca-se o Pólo Automotivo Sul Fluminense, instituído em 2013. Configura-se uma entidade das empresas automobilísticas da região e assegura representatividade das mesmas, com a identidade de Pólo Automotivo Sul Fluminense. Apesar de ser uma configuração recente, já assume a segunda maior concentração nacional de montadoras.

**Figura 12 - Distribuição da indústria automobilística no Brasil.**



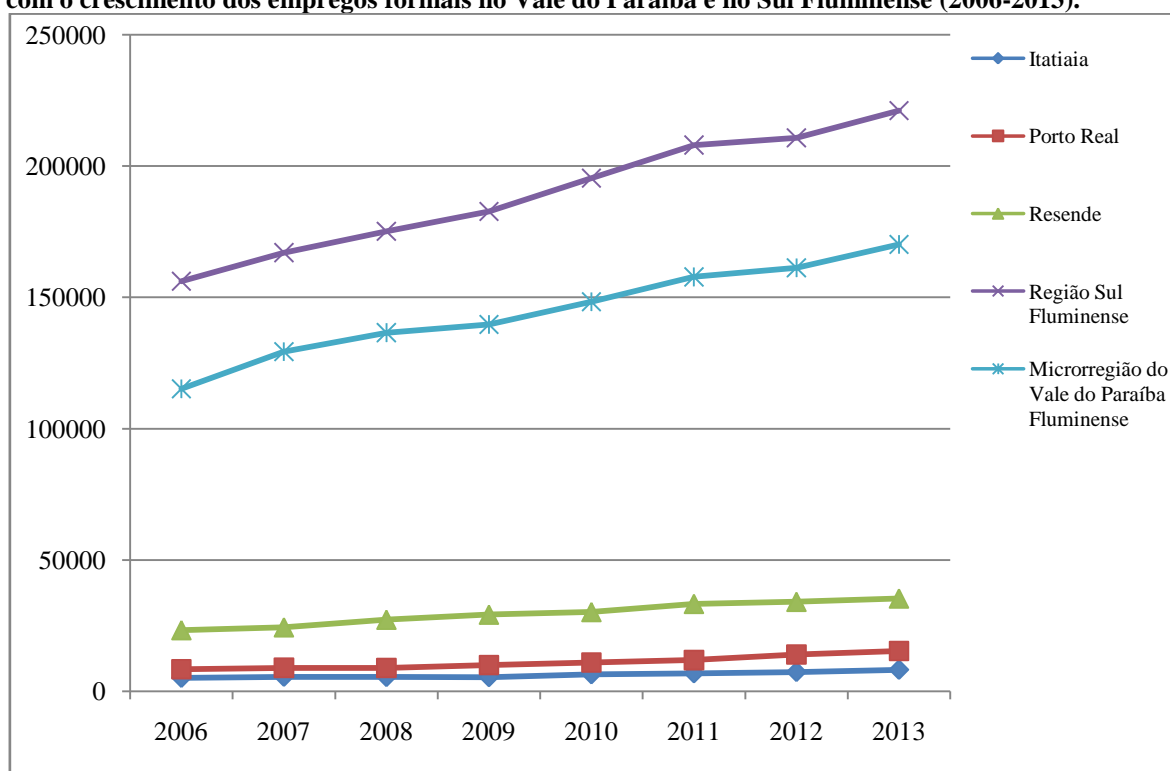
Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

De modo substancial, segundo Torres (2011) a redefinição do pacto federativo brasileiro e a estratégia de abertura comercial seguida desde o final da década de 1980 deram a forma necessária às estratégias de realocização de importantes setores industriais em mercados emergentes ao longo da década de 1990 – particularmente o automobilístico. Não obstante, a composição de um enquadramento teórico e empírico que estrutura o referido processo de regionalização parece conter elementos de ação político-econômica regional endógena, que concorrem e direcionam os processos de crescimento econômico e industrial observados em particular na mesorregião Sul Fluminense.

Nesse sentido, a criação do Pólo Automotivo Sul Fluminense pode ser mais bem compreendida então, como um dos elementos representativos – junto à privatização da Companhia Siderúrgica Nacional e processos de reestruturação industrial localmente concentrados – dessa ação. Sua operação, a qual é devido um papel determinante na reconfiguração do mercado de trabalho da região, tem viabilizado ações e estratégias de agentes locais e regionais que permitem a tomada da região como campo empírico *par excellencedeste estudo e locus* de um processo desenvolvimentista mais abrangente, difuso e especialmente contraditório (LIMA, 2005; SANTOS, 2006).

Sobre os efeitos dos investimentos, relacionados à enxurrada de incentivos fiscais e da provisão de infraestrutura e treinamento profissional adequados, segundo Ramalho (2005) estes têm apresentado resultados substanciais em termos do aumento dos recursos públicos, instalação de outras novas empresas, criação de postos de trabalho, e novas atividades de serviço. Entretanto, estes resultados ainda não se refletiram numa taxa de crescimento de emprego nos municípios do Pólo superior à taxa de crescimento da microrregião e da região (ver Gráfico 6).

**Gráfico 6- Comparação do crescimento dos empregos formais nos municípios do Pólo Automotivo com o crescimento dos empregos formais no Vale do Paraíba e no Sul Fluminense (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

Assim as estratégias de desenvolvimento regional seguidas no Sul Fluminense, estão estreitamente vinculadas aos limites impostos pela reestruturação global de sistemas de produção e à discussão dos cursos empíricos de atuação econômica. O efeito mais representativo dos investimentos no interior do Estado são as empresas do setor automobilístico e sua configuração em Pólo Automotivo Sul Fluminense

### **3.4 O Desenvolvimento regional traça novos caminhos com o Pólo Automotivo Sul Fluminense**

#### **3.4.1 Ações desenvolvidas antes da instalação do Pólo Automotivo Sul Fluminense para promoção do desenvolvimento regional: um breve histórico**

De maneira sintética, com objetivo de contextualizarmos esta discussão com o cenário conjuntural da economia Sul Fluminense antes da instalação do Pólo Automotivo, levantou-se aqui algumas ações e esforços em prol do desenvolvimento regional<sup>18</sup>. Após a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional em 1993, não só o município de Volta Redonda, onde a indústria é sediada, assim como toda a região Sul Fluminense, devido também a outros contextos econômicos e políticos da década, deu início a uma profunda reestruturação na economia da região, sustentada até então pela indústria metal-mecânica. Tal medida tinha como principal finalidade atenuar os impactos negativos ocasionados pela privatização<sup>19</sup>; como aumentos dos índices de desemprego. Propunha também buscar a integração de políticas públicas para a atração de novos investimentos assim como a melhoria de infraestrutura a nível local e regional. A partir deste novo cenário começam a surgir iniciativas<sup>20</sup> por parte de atores públicos e privados, em especial por parte do empresariado do Sul Fluminense, para a promoção do desenvolvimento (REZENDE, 2010; PAULA, 2009).

Para fazer frente a essa nova dinâmica estabelecida e com o objetivo de buscar a integração entre os atores responsáveis pelo desenvolvimento regional, contamos com a forte atuação do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Automotivas, de Informática e de Material Eletro-Eletrônico do Médio Paraíba e Sul Fluminense (MetalSul)<sup>21</sup>, da Agência de Desenvolvimento do Médio Paraíba (ADEMP)<sup>22</sup>, apoio do governo do Estado do Rio de Janeiro, governos municipal e das empresas da região.

---

<sup>18</sup> Esta temática foi abordada e discutida nos trabalhos de: Lima (2005, 2012); Santos (2005); Paula(2009) e Rezende (2010).

<sup>19</sup> Não só a economia local, mas a economia brasileira de forma geral sofreu grandes mudanças entre os anos de 1980 e 1990, especialmente devido à ascensão das idéias neoliberais e pelo programa de privatização das empresas estatais.

<sup>20</sup> Estas ações e iniciativas estão compreendidas em sua maioria na década de 1990.

<sup>21</sup> Entidade patronal de porte representativo do setor industrial da região orientada à promoção do desenvolvimento da cadeia produtiva do setor metal-mecânico da região, responsável ainda por identificar parcerias para o desenvolvimento local.

<sup>22</sup> O objetivo da ADEMP é viabilizar ou influir na execução de projetos regionais e locais, e captar recursos federais, estaduais e internacionais, para priorizar as atividades, consumo e investimento da própria cidade e região, visando retomar o crescimento e desenvolvimento de novas indústrias.

Estas instituições assumiram o processo de reestruturação em prol do desenvolvimento regional contando com programas de recuperação e efetivação de políticas públicas a nível regional (REZENDE, 2010).

Afetando toda a região, a privatização da CSN desestrutura a economia Sul Fluminense, conforme podemos observar:

Pequenas e médias empresas inteiras que forneciam insumos à CSN se desestruturaram com a privatização, no momento em que a nova política comercial da Companhia praticamente inviabilizou a manutenção do setor metal-mecânico da região. Afetada pela redução da sua competitividade frente a outras siderúrgicas em decorrência do alto custo envolvido na sua produção, a Companhia desestruturou o chamado “Cinturão do Aço” (um conjunto de empresas fornecedoras) que mantinha na região, passando a priorizar fornecedores de outras cidades e estados do país, especialmente São Paulo, dispostos a oferecer insumos mais baratos e de melhor qualidade. Ao deixar de priorizar pequenas e médias empresas da região, a Companhia praticamente encerra anos de paternalismo econômico que mantinha com as mesmas (Rezende, 2010, p.23).

Esse rompimento, da CSN com os fornecedores fez com que os índices de desemprego aumentassem bruscamente na região.

A CSN optou por substituir esses fornecedores [locais] por empresas de outros estados, reduzindo suas compras anuais na região, o que levou o cinturão a perder em torno de 70% dos seus negócios e a demitir aproximadamente 1,5 mil dos seus 3 mil trabalhadores. O fracasso do cinturão de fornecedores provocou o fechamento de diversas empresas da região por falta de capital para investimento, ao passo que outras sobreviveram ao cortar gastos e reduzir o número de empregados. Esse preocupante cenário de demissões complementava o *downsizing* iniciado na Companhia no final da década de 1980, e que previa um enxugamento radical no seu quadro de funcionários a fim de se adaptar a um padrão mundial de empregos (Lima, 2012, p.440-441).

Sendo assim, as consequências negativas da privatização para a região só aumentavam, especialmente sob a ótica dos empregos, devido ao fechamento de diversas micro e pequenas empresas fornecedoras que compunham o chamado “Cinturão do Aço”:

Ao buscar novas formas de preparar e inserir a força de trabalho local nesta dinâmica econômica e visando a construção de estratégias econômicas próprias, os municípios, numa ação conjunta, criam e consolidam organizações<sup>23</sup> dedicadas em caráter permanente, a formular ações estratégicas, articulando a definição de projetos

---

<sup>23</sup> Como a Assessoria Especial para o Desenvolvimento e Integração Regional e a Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Volta Redonda (ACIAP-VR), que já existia.

para a região a partir da construção de pactos territoriais, elaboração de novas estratégias de desenvolvimento<sup>24</sup> e da gestão pública compartilhada<sup>25</sup>. Tinham como objetivo aumentar a competitividade da região, dada a fragmentação sofrida pelos municípios gerada pela nova dinâmica econômica do pós-privatização, e sedimentar o processo de integração regional (LIMA, 2010). No entanto essas ações tiveram impacto muito limitado no que diz respeito ao restabelecimento do desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense, pois estas ações, pactos estratégicos, organizações criadas e iniciativas não foram suficientes para trazer êxito as novas aspirações de desenvolvimento regional, não agregando resultados palpáveis, desta forma seria necessário que o desenvolvimento regional traçasse novos caminhos.

### **3.5 O Pólo Automotivo Sul Fluminense: a identidade das empresas automobilísticas**

O Pólo Automotivo Sul Fluminense, nasceu por uma grande coincidência da vontade de duas empresas. Primeiro da MAN<sup>26</sup>, antiga Volkswagen, foi a primeira grande empresa a chegar à região, e por esse motivo ao longo do tempo teve boas surpresas, mas, porém sentiu todas as dificuldades de uma estreante, principalmente do ponto de vista da infraestrutura. A partir desse momento a MAN começou a pensar em algo para unir parceiros com os mesmos objetivos, visando inicialmente a solução de problemas mais complexos como é o caso da infraestrutura.

Em paralelo, a PSA Peugeot Citroën já tinha uma história, bem sucedida, com *clusters* fora do país.

Nós temos uma boa experiência de *cluster* na fábrica de Vigo na Espanha. A fábrica que fica na cidade de Vigo é a maior fábrica do grupo. Mas é uma fábrica que fica dentro da cidade, literalmente dentro da cidade de Vigo que é

---

<sup>24</sup> A principal iniciativa, neste momento, foi o Mercado Comum do Vale do Paraíba, que tinha por objetivo, construir um planejamento estratégico capaz de descobrir e fomentar a potencialidade dos municípios da região. Principalmente mediante a incapacidade de a CSN continuar gerando externalidades positivas e em gerar uma dinâmica capaz de atrair novas atividades.

<sup>25</sup> Como exemplo dessas ações podemos citar: abertura da linha de crédito para as prefeituras e compra de equipamentos; a aceleração das obras do Programa de Aceleração do Crescimento; diversos encontros e fóruns entre as prefeituras para discutir medidas de combate ao desemprego, com o apoio da prefeitura do Estado; pedido de elaboração de uma lei de incentivos fiscais unificada para as empresas, visando à redução de impostos, com o objetivo de atrair empresas para o sul do Estado (LIMA, 2012).

<sup>26</sup> A Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) é uma empresa alemã que atua no setor do transporte. O Grupo MAN, com sede em Munique, é conhecido pela produção de autocarros e caminhões, entre outros produtos. Atualmente, é líder europeia na produção de equipamentos técnicos e veículos industriais, com várias filiais pelo mundo.

Fonte: <http://www.man-la.com>, 2014.



na região da Galícia no norte da Espanha, é uma região que há anos atrás era muito carente. Quando eu falo carente, se a gente puder fazer uma comparação é muito similar ao que é aqui. Então, o *cluster* de Vigo, ele primeiro nasceu sem a intervenção da PSA, os fornecedores de peças que estavam naquela região, que não era fornecedores mundiais, era aquela pequena fábrica que começou a fornecer, aquela fábrica de muitos anos atrás, mais de 50 anos atrás, e a fábrica foi crescendo e o fornecedor não foi crescendo na velocidade necessária, em um determinado momento ele viu que ele estava perdendo competitividade, estava indo comprar peças na França, toda Europa, menos ali. Então essas empresas se unem, todos os fornecedores, pequenos fornecedores e muito deficientes em tudo, em sistema de produção, administração, de produção, qualidade das peças. Em tudo. Eles se unem por que eles entendem “ou a gente melhora ou a gente perde o mercado”. Eles começam a se unir de uma maneira informal e isso começa a ganhar corpo e um determinado momento a PSA vê que ali tá ganhando força e aquilo é bom pra ela, a PSA se une ao *cluster* e o grande cuidado que se tomou é que a PSA se une ao cluster, mas a PSA nunca poderá ser presidente do *cluster*, ela no máximo pode ser vice-presidente pra ter a credibilidade enquanto cluster. Então hoje eles estão muito mais desenvolvidos e aí a PSA começa a fomentar a melhoria da qualidade deles, começa a trabalhar com a comunidade e aquilo ganhou força a ponto de hoje o *cluster* de Vigo ser considerado o melhor cluster da Europa. Por que na Europa existe diversos cluster e existe um concurso entre os *clusters*, mas é algo muito sério e ele por dois anos é considerado o melhor *cluster*. Então eles são mais de 70 empresas formadas e eles têm toda uma estrutura de funcionamento, inclusive eles têm um centro tecnológico que hoje tem líder independente e uma das cadeiras de administração pertence ao *cluster* de Vigo (Entrevistado 1).

Pela experiência, a PSA reconhece o bom funcionamento e os benefícios que um agrupamento de empresas com os mesmos objetivos pode trazer, tanto para as empresas como para a região. Atraiu-se os objetivos, dada a união de uma necessidade com a experiência, e as duas primeiras empresas da região Sul Fluminense se deram a missão de implementar um *cluster* na região de Porto Real. A PSA começou a prospectar na região e fazer contatos com possíveis parceiros, e propor formas de se trabalhar.

As dificuldades surgem logo no início, principalmente porque as empresas não se conheciam, as questões envolviam: formas de negociação, relação entre as empresas, fornecedores para as montadoras, negociações entre trabalhadores, vantagem que uma empresa podia tomar sobre a outra, interesses empresariais, etc. Até que chegaram a um modelo de trabalho comum a todas. Atualmente o Pólo Automotivo Sul Fluminense não configura uma entidade jurídica nem tampouco uma entidade de classe, é uma associação de empresas, cujo objetivo é identificar as necessidades de melhoria de infraestrutura na região para que cada empresa do Pólo Automotivo possa se tornar mais

competitiva nos mercados, mesmo que isso signifique uma concorrência entre elas. Por exemplo, nas negociações salariais cada empresa negocia diretamente com o sindicato, sem nenhum acordo prévio entre elas. Assim como as empresas não fazem negociações na hora da compra, no fornecimento e nem colaboram com empresas externas que querem usar o Pólo como referência para apresentar seus trabalhos.

Nosso entrevistado deixa bem claro quais são de fato as preocupações do Pólo Automotivo:

Algumas empresas que querem fornecer pra alguma empresa do cluster quiseram utiliza a gente, isso já se tentou diversas vezes e nós: “não, não é isso nosso trabalho”, por exemplo, empresas de segurança, tentam utilizar o cluster pra apresentar, pra que o cluster diga que aquela empresa tem que fornecer o trabalho, nosso negócio é “quais são os problemas de infraestrutura? Como é que nós, enquanto empresas, podemos auxiliar as prefeituras, as empresas fornecedoras de energia elétrica?” onde a gente demonstra qual é o nosso problema, o que isso está nos afetando, nós propomos possíveis soluções e acompanhamos a implementação dessas soluções. Então é isso que leva o cluster (Entrevistado 1).

Como o Pólo Automotivo é uma associação de empresas, para garantir a independência e autonomia dos integrantes, as empresas criaram um documento aprovado pelo departamento jurídico de cada uma. Por meio desse documento, todas as empresas integrantes se comprometeram a tratar com confidencialidade todos os assuntos tratados pelo Pólo Automotivo, e que os dados específicos pertinentes a cada empresa não seriam utilizados pelas outras, de modo com que fique uma situação adequada e igual para todos. No entanto, o lastro do Pólo tinha percorrido não só a região, mas já era de conhecimento do governo estadual, nesse momento o Pólo já estava avançado enquanto organização, e a partir de então por interesse da FIRJAN, o Pólo Automotivo se torna uma subcomissão da mesma, dando início a sua oficialização em 18 de abril de 2013.

Cabe ressaltar, que mesmo sendo uma subcomissão da FIRJAN, o Pólo Automotivo tem total autonomia para resolver suas demandas. Funciona da seguinte forma: o Pólo tem uma governança mínima, cada empresa tem um vice-presidente, que é chamado de vice- presidente do Pólo. Então, cada empresa tem o direito a ter seu vice-presidente. Sendo dezoito empresas integrantes, atualmente são quatro fábricas e montadoras, no agudo pela inauguração da Jaguar Land Rover, e o restante fornecedores, todas têm seu representante, ou seja, um vice-presidente. Esses vice-presidentes compõem um conselho diretivo:

Uma vez por ano, um desses vice-presidentes se torna o presidente do *cluster* e se escolhe o primeiro vice-presidente. No exercício seguinte, esse vice-presidente ele deixa o posto e assume o primeiro vice-presidente e nós elegemos um novo vice-presidente. De maneira que a gente garanta, por 18 anos, a rotação de todos. E aí tem uma figura de uma pessoa que faz o planejamento estratégico que sou eu. A gente ainda não definiu, mas estamos pensando em dois anos no máximo, e depois vir uma outra pessoa, por que tem que ter a rotação. É extremamente importante ter esse rodízio e dá a transparência e o equilíbrio necessário para as coisas (Entrevistado 1).

E assim as empresas se conversam e se ajudam, na medida do possível, principalmente com as questões operacionais e demandas externas comum. Um ponto importante dessa trajetória, é que no início das parcerias, não houve nenhuma iniciativa suficientemente exitosa por parte das prefeituras da região, inclusive o interesse dessas, veio posteriormente, depois do início do funcionamento do Pólo Automotivo.

### **3.5.1 Planejamento estratégico do Pólo Automotivo Sul Fluminense e perspectivas de desenvolvimento regional**

A partir da implantação da fábrica da Volkswagen Caminhões e Ônibus e da PSA Peugeot-Citroen, situadas, respectivamente, nos municípios de Resende e Porto Real, que, por sua vez aumentaram consideravelmente o nível de empregos formais não só nesses municípios, mas a região Sul Fluminense passou a experimentar um crescimento sustentado por novas plantas industriais, concentrando investimentos na indústria automobilística (Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2013).

Desde então, Resende, Porto Real e Itatiaia são os principais municípios que estão em patente expansão tanto populacional quanto econômica, despontando como os municípios que recebem os maiores investimentos do Sul Fluminense<sup>27</sup>. Com os investimentos intensificados nos anos 2000, grandes companhias vem se instalando na região, como é o caso da Votorantim, que inaugurou uma usina siderúrgica em Resende em 2009, da Michelin que instalou uma fábrica de pneus em Itatiaia, a MAN – Fábrica de Ônibus e Caminhões Volkswagen – e a PSA Peugeot-Citröen em expansão com suas unidades, em Resende e Porto Real, respectivamente. Além disso, as montadoras Nissan Motor Company e a Hyundai Heavy Industries já se encontram produzindo em Resende, juntas produzem cerca de 446.000 unidades por ano e gera 12.500 empregos, fortalecendo assim a vocação industrial e, mais especificamente, representando uma


---

<sup>27</sup> De acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), esses três municípios receberam juntos R\$ 4,1 bilhões em investimentos entre 2012 e 2014, o equivalente a 30% dos R\$ 14,2 bilhões destinados ao Sul Fluminense no período.

nova orientação para a economia Sul Fluminense, a partir da indústria automobilística e a atração de novas empresas para a região (LIMA, 2012; Reunião Mensal do Pólo Automotivo, 2013). Ainda para o final de 2014 tem-se a previsão do início da construção da fábrica da Jaguar Land Rover em Itatiaia. Podemos observar os números existentes e a previsão de empresas, empregos e faturamento para 2015. De acordo com a figura 13, dentro de um período de três anos estima-se mais que dobrar os números para o setor.

**Figura 13 - Dados e previsões do setor automobilístico da região Sul Fluminense, 2012 e 2015.**

	Nº de Empresas instaladas		Nº de Empregos diretos (por 1000)*		Faturamento R\$ Bilhão*	
	2012	2015	2012	2015	2012	2015
<b>MONTADORAS</b>	2	5...	12	21	15	32
<b>FORNECEDORES DE AUTOPEÇAS</b>	13	30...	2	6	1	4
<b>PRESTADORES DE SERVIÇOS**</b>	6	16...	1	3	0,5	1
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>51</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>16,5</b>	<b>37</b>



Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

\*Dados estimados.

\*\*Empresas de logística.

\*\*\*Empresas conhecidas hoje.

A figura 14 apresenta quais são as empresas do setor automobilístico na região Sul Fluminense que anunciaram investimentos entre os anos de 2014 a 2016. Como podemos observar o total dos investimentos chegam a quase quatro bilhões de reais, contando com três fábricas líderes da região e a quarta a ser incluída, a Jaguar Land Rover, e a Michelin no setor de autopeças. A Peugeot-Citröen tem o maior investimento anunciado, devido principalmente a expansão de suas plantas industriais.

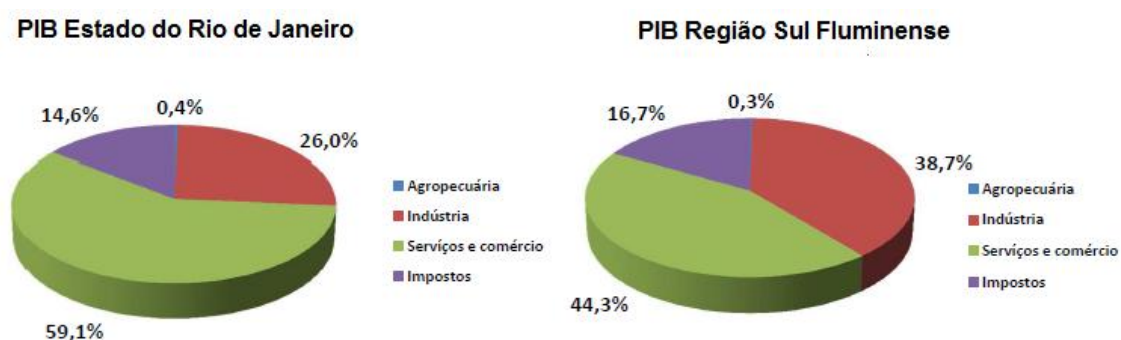
**Figura 14 - Investimentos industriais previstos na região Sul Fluminense, 2014-2016.**

INVESTIMENTO	SETOR	MUNICÍPIO	VALOR (R\$ BILHÃO)
Nissan	Automotivo	Resende	0,9
PSA Peugeot Citroën	Automotivo	Porto Real	1,2
Man Latin América	Automotivo	Resende	0,8
Michelin	Autopeças	Itatiaia	0,6
Jaguar Land Rover	Automotivo	Itatiaia	0,3
Outros		Demais	0,1
<b>Investimentos AUTO no Sul Fluminense</b>			<b>3,9</b>

Fonte: FIRJAN e Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

Esses investimentos têm impacto direto na região e especialmente nos municípios que abrigam essas empresas. A indústria participa hoje com aproximadamente 40% do PIB da região, o que representa R\$11,32 bilhões, desse total Resende contribui com R\$ 5,63 bilhões, enquanto que para o Estado do Rio de Janeiro a indústria participa com 26% do PIB, em ambos os casos o setor de serviços e comércio lideram com percentuais ainda maiores. A distribuição do PIB mostra a vocação industrial da região Sul Fluminense, que puxada pelo crescimento da indústria tem apresentado um desenvolvimento superior à média do Estado do Rio de Janeiro, conforme mostra a figura abaixo.

**Figura 15 - Comparativo da distribuição do PIB – Estado do Rio de Janeiro versus Região Sul Fluminense.**



Fonte: CEPERJ e Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

Atualmente o Pólo Automotivo Sul Fluminense é composto por dezoito empresas do setor, incluindo as fábricas, montadoras, e os fornecedores, de um total de dezenove presentes na região. As empresas que integram a associação que configura o

Pólo Automotivo, por sua vez entidade representante do setor automobilístico na região, estão representadas na figura abaixo.

**Figura 16 - Empresas integrantes do Pólo Automotivo Sul Fluminense.**



Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

O Pólo Automotivo Sul Fluminense tem como objetivos: garantir que as condições atuais de competitividade se desenvolvam apesar do aumento de demanda por recursos gerada pela presença de novas empresas na região, desenvolver a competitividade estrutural da região, fomentar a cooperação como forma de desenvolvimento da competitividade, promover a troca de conhecimento, aprendizado e a abertura cultural, alavancar o aumento de investimentos estruturais e impulsionar a mobilidade sustentável.

A longo prazo os objetivos do Pólo Automotivo são: tornar o Pólo uma entidade conhecida e reconhecida para interlocução com Governos e entidades públicas e privadas, estruturar o processo básico interno de decisão/comunicação, validar com a direção das empresas os objetivos comuns do Pólo Automotivo e as suas prioridades. Garantir competitividade regional, levantando demanda presente e futura para infraestrutura, formatar com os parceiros (Governos e Instituições), a construção de um Plano Base para infraestrutura, levantar demanda por formação e capacitação profissional para a região e formatar com os principais parceiros um Plano Base para a capacitação profissional dessa mão de obra. Esse plano conta com a previsão de 15.000 novos empregados a serem treinados nos próximos anos (Reunião Anual do Pólo Automotivo, 2013).

Para que o Pólo Automotivo consiga alcançar seus objetivos, alguns pontos merecem uma atenção especial e atualmente são motivos de preocupação, pois comprometem suas atividades, são eles: educação, energia, transporte, habitação, meio ambiente e tributos. De acordo com o Entrevistado 1, as fábricas tentam resolver essas problemas conjuntamente e em parceria com o governo e suas respectivas agências:

Energia e transporte, hoje é o mais crítico para nós. Não é que haverá falta de energia. Energia nós temos na região, nós não temos é qualidade de energia. Pra você ter uma ideia, na sua casa, às vezes não dá uma piscada? A luz não fica piscando, então você corre o risco de queimar sua TV, alguma coisa desse tipo, agora, imagine uma fábrica como a Peugeot que temos 200 robôs, que tem um computador? Sabe essa piscada o que acontece? O robô pára, ele perdeu a programação, tem que voltar tudo e sabe quanto tempo leva? Mais de 3h pra fazer isso. Sabe quantos carros perdemos em 3h? 120 carros. São 120 carros que deixamos de fazer. E transporte que hoje temos um grave problema de transporte, a Dutra se transformou numa grande avenida... A gente precisa que a via Dutra seja duplicada nessa região, nesse trecho, por quê? Por que hoje nós temos a média diária de 5 mil veículos, em 2020 serão 11.500 veículos. E hoje o nosso nível de saturação fornecido pelo CCR<sup>28</sup> já é pior que a saída do RJ, ou seja, nós demos sorte que deu uma queda agora, nós estamos numa crise, mas, se isso voltar no final de 2015 a Dutra pára (Entrevistado 1).

Nesse sentido, temos ainda um ponto extra de preocupação, além dos citados pelo Pólo Automotivo. A questão de trata da possível resolução de problemas que poderiam contar com o apoio municipal, porém as prefeituras não se conversam, inviabilizando assim a resolução de problemas comuns, este assunto será tratado com mais ênfase adiante. Podemos observar esta preocupação no exemplo dado:

Nós [Pólo] temos uma subcomissão de infraestrutura rodoviária, eles conseguiram levantar tudo o que era necessário e os projetos que estavam em curso nas prefeituras também. Qual foi a surpresa nossa? Primeiro a boa surpresa: Que cada prefeitura tinha o seu plano viário para fazer um acesso melhor às empresas, perfeito! Qual nossa grande decepção? O plano viário da cidade de Resende, o que eles chamam de avenida do contorno, similar ao que tem em Volta Redonda, ele desaguava num ponto da rodovia presidente Dutra. Jóia! Porto Real também tem um plano viário, só que ele deságua há um 1km de onde o outro deságua, dá na mesma. Aí em outubro nós fizemos um workshop com as prefeituras, as prefeituras ficaram desesperadas achando que a gente ia pedir alguma coisa e nós começamos a mostrar isso, “veja a incoerência entre o que você, prefeitura de Porto Real e o que você, prefeitura de Resende e Itatiaia estão fazendo”, “ah, mas a gente não sabia”, “tá bom, vocês não sabia, mas por que vocês não se conversam?”, então aí nós já começamos a conseguir mudar alguma coisa, que eles comecem a conversar pra que a gente consiga ter toda uma malha de ruas, planejamento, pra que a gente comece a tirar as pessoas a rodovia Presidente Dutra, o

<sup>28</sup>Companhia de Concessões Rodoviárias.

município de Resende conseguiu... eles conseguiram um financiamento no PAC<sup>29</sup> com esse trabalho nosso. Eles mostraram e o PAC conseguiu, então eles vão asfaltar e já vai melhorar. Então, isso em termos de nós mostramos para o governo. A CCR a gente fala muito mal da CCR, mas a gente conseguiu descobrir umas coisas interessantes, a CCR no contrato dela ela só é obrigada a fazer a duplicação das pontes, qualquer outra melhoria ou obra ela tem que ter aprovação da ANTT<sup>30</sup>, então, nós chegamos na ANTT e o governo do estado nos ajudou e agora começa a haver um desbloqueio, então isso aqui já começa a entrar nos planos de investimento da ANTT para a rodovia presidente Dutra (Entrevistado 1).

Ainda em relação aos pontos críticos, sobre a educação, o Pólo Automotivo projeta parceria com o governo do Estado para alcançar alguns de seus objetivos, como a construção de um Centro Tecnológico para a região Sul Fluminense, porém questões como transporte e habitação são fundamentais:

Nós temos uma visão de ter um Centro Tecnológico e a grande novidade, nossa boa notícia é que após uma missão que nós fizemos junto com o governo, com secretária de desenvolvimento do Estado do RJ lá na Europa, então foi uma pessoa da PSA, MAN, Michelin, eu, enquanto representante do cluster e não como funcionário da PSA e toda uma comitiva do governo visitar os *clusters* e durante a visita aos *clusters*, o secretário de desenvolvimento do Estado do RJ, quando viu o centro tecnológico falou “é isso que eu quero”. E já tá muito avançado, nós já temos não uma carta de intenção, a intenção de se construir um centro tecnológico da região e eles estão chamando de centro de inteligência automotiva, como vai funcionar a gente ainda não sabe, é uma intenção. Trabalhamos com fornecedores de autopeças e as montadoras e esses dois são membros. Então, a gente trabalha de uma maneira quase que matricial com todos eles. O que nós estamos fazendo? Quais são nossos objetivos? Garantir que as condições atuais de competitividade se desenvolvam, apesar do aumento da demanda por recursos gerados pela presença de novas empresas na região. Em tudo o que você puder imaginar, quando chega alguém é um transtorno pra quem já está instalado. A gente não consegue arrumar ônibus para levar funcionário, “ah, não, a outra empresa vai pagar mais caro”. Não consegue arrumar casa para as pessoas, não tem casa, não tem médico. Coisas simples, mas não tem (Entrevistado 1).

Na educação o déficit maior, e onde incide a necessidade do Pólo Automotivo é na formação de mão de obra com ensino médio completo, como podemos ver no gráfico abaixo, essa é uma das prioridades da subcomissão de pessoas do Pólo. Para isso realizam acordos com Sistema Nacional de Emprego (SINE) e pretendem desenvolver um projeto de Cultura Industrial entre os jovens. A disponibilidade de mão de obra qualificada na região Sul Fluminense é menor que à média do Estado do Rio de Janeiro,

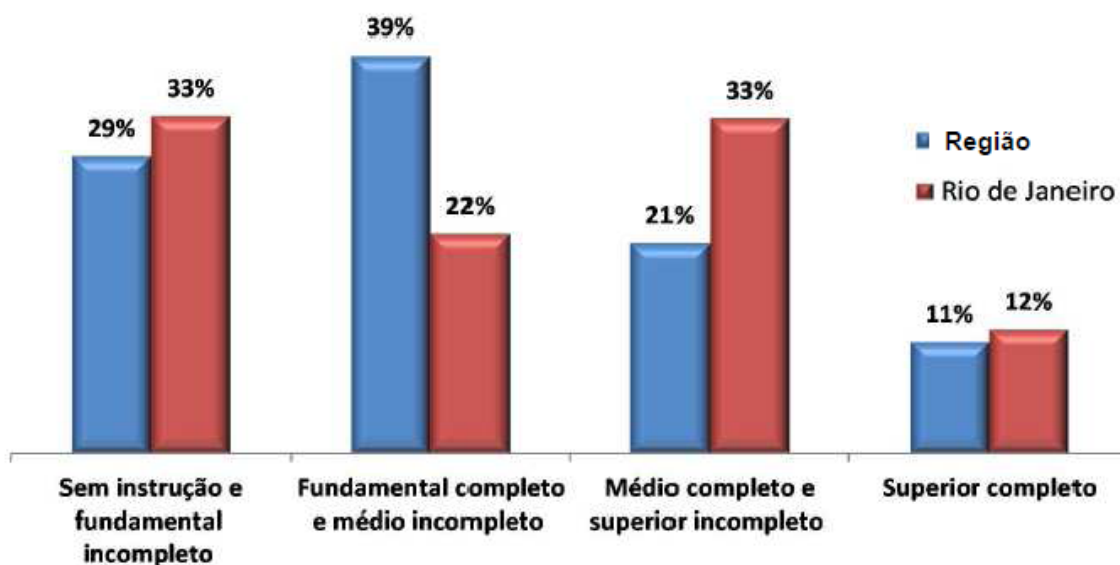
<sup>29</sup> Programa de Aceleração do Crescimento

<sup>30</sup> Agência Nacional de Transportes Terrestres.



liderando apenas em fundamental completo e médio incompleto, fazendo com que as indústrias busquem por profissionais em outras cidades e regiões.

Figura 17 - Nível de escolaridade – Estado do Rio de Janeiro versus região Sul Fluminense, 2013.



Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

De acordo com o representante do Pólo Automotivo, para que haja desenvolvimento é preciso distribuir as competências, quais são as demandas e seus respectivos responsáveis é o que o Pólo está buscando, como uma espécie de catalisador. A citação abaixo revela uma parceria existente entre as empresas, mesmo sendo concorrentes no mercado, para alcançar seus objetivos e otimizarem seus recursos.

Nós [Pólo] falamos: “estamos com esse problema, vocês [governo, agências] podem fazer dessa maneira” e nossa maior surpresa é que eles não sabiam disso... A médio e a longo prazo desenvolver a competitividade estrutural da região, por que essa região tem estrutura industrial. Não necessariamente automobilista, mas industrial. Fomentar a cooperação como forma de desenvolvimento de competitividade. Nós já temos isso. A Nissan é concorrente da PSA, mas nós trocamos informação “ah, to com problema na máquina”, “ah, mas eu resolvi dessa maneira, então eu vou lá pra te ajudar”, nesse sentido tem cooperação. Por exemplo, hoje eu to com problema que tem pessoal de manutenção que trabalha depois do expediente e eu tenho que levar esse pessoal pra casa e eu não preencho um ônibus, a MAN tinha um ônibus meio utilizado “ah, você usa meu ônibus, você me paga 10% do valor e você usa o ônibus”, “ok, tudo bem”, todo mundo saiu ganhando. Então, são exemplos que a gente já começa a ter. Promover a troca de conhecimento, aprendizado e abertura cultural, isso é o que a gente quer das prefeituras. Alavancar o aumento dos investimentos estruturais, isso é o que a gente quer dos governos. E impulsionar a mobilidade sustentável...Agora, nós fazemos uma primeira vez, mas se a gente não continuar eles não vão, então a gente

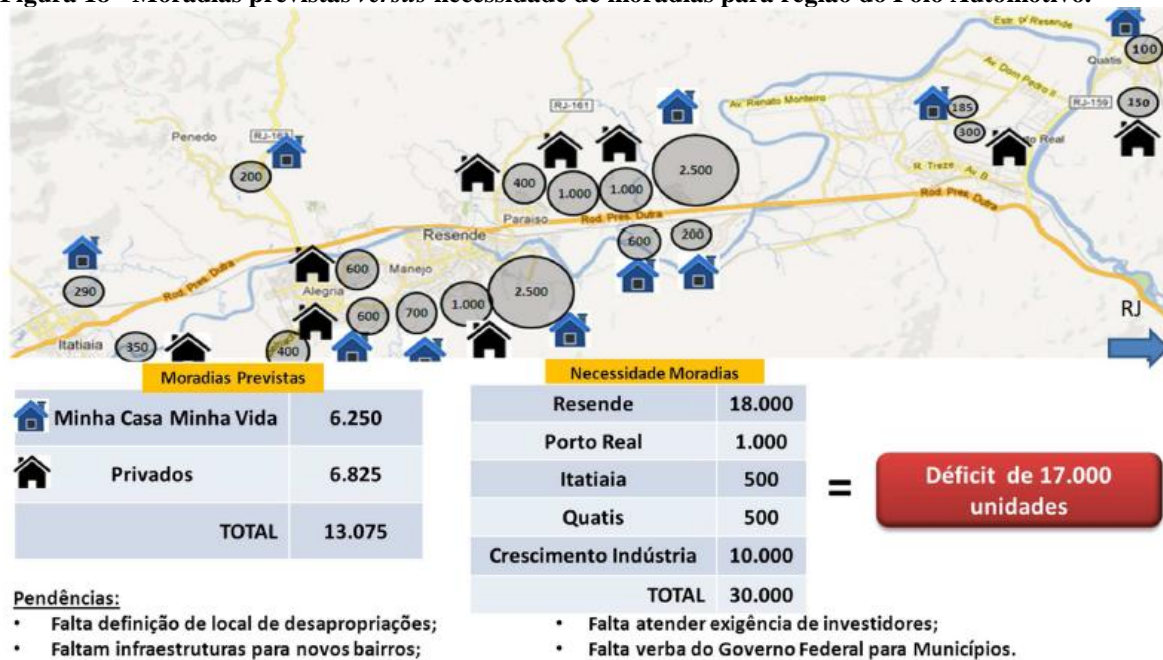
vai no trabalho de formiguinha. Vai promovendo, chamando, fazendo reunião com o governo e eles vão nos ajudando (Entrevistado 1).

Para cada um dos pontos críticos citados, o Pólo Automotivo tem uma subcomissão que trabalha especificamente para tentar resolver as demandas de cada área, são elas: pessoas, habitação, transportes, energia, telecomunicações, sustentabilidade, tributos.

Dentro de cada subcomissão as principais ações, segundo o Pólo Automotivo Sul Fluminense (2014) são:

- ✓ Pessoas: treinamento e capacitação de mão de obra especializada, principalmente nas seguintes áreas: liderança e gestão, técnico e administrativo, operacional e produção. Parceria com Universidades para atualização da grade curricular de cursos relacionados com o setor automobilístico.
- ✓ Habitação: Devido ao grande déficit de moradias que se espera ter nos próximos sete anos, com um aumento previsto de 56% da população e com os aumentos sucessivos de aluguel, esta subcomissão estima faltar aproximadamente 17.000 moradias. A partir de então a mesma elaborou uma apresentação aos municípios de Resende, Itatiaia, Porto Real e Quatis desta necessidade devido ao crescimento de mão de obra das empresas da região. A figura abaixo ilustra a previsão e as necessidades específicas de cada município:

Figura 18 - Moradias previstas *versus* necessidade de moradias para região do Pólo Automotivo.



Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

- ✓ Transportes: Devido à inexistência de estradas apropriadas interligando os municípios, a Rodovia Presidente Dutra é utilizada como avenida para deslocamento urbano e intermunicipal, tanto industrial quanto comercial e residencial. Atualmente os veículos em trânsito na rodovia Presidente Dutra totalizam 4.984 veículos diariamente, para 2017 essa estimativa é de 8.678 e em 2020 11.571 veículos (Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014).

Sendo assim, esta subcomissão do Pólo Automotivo prevê no curto prazo, que a Dutra terá congestionamentos cada vez mais sucessivos e alcançará seu índice máximo de saturação nos horários de pico. Para tentar resolver o problema o Pólo Automotivo apresentou a seguinte proposta ao poder público municipal e estadual:

Figura 19 - Projeto de transportes para a região Sul Fluminense.



Fonte: Pólo Automotivo Sul Fluminense, 2014.

Aliado ao projeto, esta subcomissão tem ações do tipo: apresentação das necessidades do Pólo em relação ao sistema viário da região; reuniões periódicas com a secretaria estadual de transporte para discutir e acompanhar avanços das propostas feitas pelo Pólo Automotivo e reuniões com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para definir prioridades do sistema viário na região que atenda a comunidade e ao Pólo.

- ✓ Energia: atualmente a necessidade incide no aumento da capacidade e qualidade no fornecimento de energia. Em consequência, a não qualidade no fornecimento de energia na região Sul Fluminense acompanhado do aumento de produtividade do Pólo, acarretou a alguns membros do Pólo Automotivo (PSA, MAN, Michelin e MA) uma perda de aproximadamente R\$ 14 milhões entre os anos de 2010 a 2013. Para melhorar esta situação, a empresa Furnas apresentou ao governo de Resende proposta para reforço do sistema de distribuição de energia elétrica na região Sul Fluminense, que foi elaborada em conjunto com esta subcomissão. E junto com governo do Estado do Rio de Janeiro, a proposta será apresentada ao Governo Federal.
- ✓ Telecomunicações: os objetivos para esta área são: instalação de mais antenas na região; aumentando assim a cobertura; modernização dos

sistemas existentes; homologação de mais prestadores de serviços, qualificados, habilitados e certificados na área de telecomunicações; compartilhamento de infraestrutura com as concessionárias de energia e ampliação e melhoria nos serviços de voz/dados na região. Para isso a subcomissão de telecomunicações apresentou a situação atual de deficiência de telecomunicações às operadoras. Estas desconheciam o desenvolvimento da indústria automobilística no Sul Fluminense e a necessidade urgente de melhoria do sistema.

- ✓ Sustentabilidade: as prioridades estão nas áreas econômica, ambiental e social, trabalhando educação, tecnologia e valorização da vida. Nesse sentido, as propostas do Pólo Automotivo são: criar um Plano Único de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, através de informações compartilhadas entre o Projeto Atividades Motoras e Ações Recreativas (AMAR) e a esta subcomissão; organizar *workshop* com parceria da AMAR e FIRJAN, com o objetivo de atrair as empresas de destinação de resíduos (gerais) para a região Sul Fluminense; criar um banco de dados de cadastro das empresas prestadoras de serviço (Coleta de Seletiva) para divulgação nas empresas com representação no Pólo; criar Proposta para desenvolvimento e qualificação de mão de obra na região, a intenção é formar profissionais capacitados para trabalhar com sustentabilidade.
- ✓ Tributos: o Pólo em conjunto com o Governo do Estado está trabalhando nas licitações estaduais, é estudos que permita beneficiar de alguma forma a produção local em relação à concorrência com outros estados; busca por redução de Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), sobre veículos novos produzidos no Estado e também redução de alíquota para frotas locais e segmentadas; simplificação de obrigações acessórias supostamente em duplicidade; termo de acordo com extinção da exigência para novos integrantes, reduzindo obrigações acessórias.

A próxima seção faz uma análise do desenvolvimento regional atrelado às ações de desenvolvimento do Pólo Automotivo Sul Fluminense entre os anos de 2006 a 2013, baseada nos dados da RAIS e complementada pelas informações do estudo Decisão Rio

Investimento 2014-2016 e pelo Índice de Desenvolvimento Municipal FIRJAN (IFDM). Pontua-se as maiores necessidades atuais da região, alguns alinhado com os pontos críticos destacados pelo Pólo Automotivo, e seus investimentos com projeções futuras. O objetivo é embasar nossa discussão no levantamento de dados empíricos de fontes públicas em análise temporal, no caso da RAIS, até algumas análises projetadas para o desenvolvimento regional.

### **3.5.2 Cenário atual e perspectivas de desenvolvimento para a região Sul Fluminense**

Segundo a Decisão Rio Investimentos 2014-2016 (2014), que é um estudo sobre as intenções de investimento no estado do Rio de Janeiro dos investidores privados e públicos, estão anunciados para o estado do Rio de Janeiro R\$ 235,6 bilhões de investimentos entre os anos de 2014 e 2016, o que representa um aumento de 11,4% em relação ao anunciado para o período 2012-2014. Esse volume é composto por investimentos públicos e privados, de origem nacional e estrangeira. Destaca-se os investimentos na indústria de transformação, onde serão investidos R\$ 40,5 bilhões e o no setor de infraestrutura, R\$ 37,9 bilhões. Em infraestrutura, os investimentos estão concentrados em transporte e logística, somando R\$ 17,6 bilhões nos próximos três anos, o que representa 46,4% do total de investimentos em infraestrutura. Vale ressaltar que infraestrutura é um dos pontos críticos destacados pelo Pólo Automotivo, sendo assim investimentos nessa área contribui para melhoria de suas operações e beneficia o desenvolvimento regional.

O setor automobilístico, por sua vez, responde por 9,7% do total dos investimentos na indústria de transformação, liderado pelos investimentos para a implantação das fábricas da Nissan e da Land Rover, em Resende e Itatiaia, respectivamente, e para a expansão das fábricas da PSA Peugeot Citroën e da MAN Latin America, em Porto Real e Resende, respectivamente. Conforme podemos notar, os investimentos destinados ao setor automobilístico são em seu total remetidos a região Sul Fluminense, estes serão detalhados mais a frente.

Além do vultoso e importante investimento no setor automobilístico remetido a região, destaca-se ainda os consideráveis investimentos em energia elétrica e infraestrutura, importantes não só para região como também para o Pólo Automotivo. Dentro destes dois, os principais investimentos também são na região Sul Fluminense, o

primeiro em Angra dos Reis, com a Usina Nuclear de Angra 3, e o segundo em Pirai, com a duplicação da Serra das Araras – BR 116.

### **3.6 Pólo Automotivo Sul Fluminense e desenvolvimento regional: uma análise a partir do levantamento de dados**

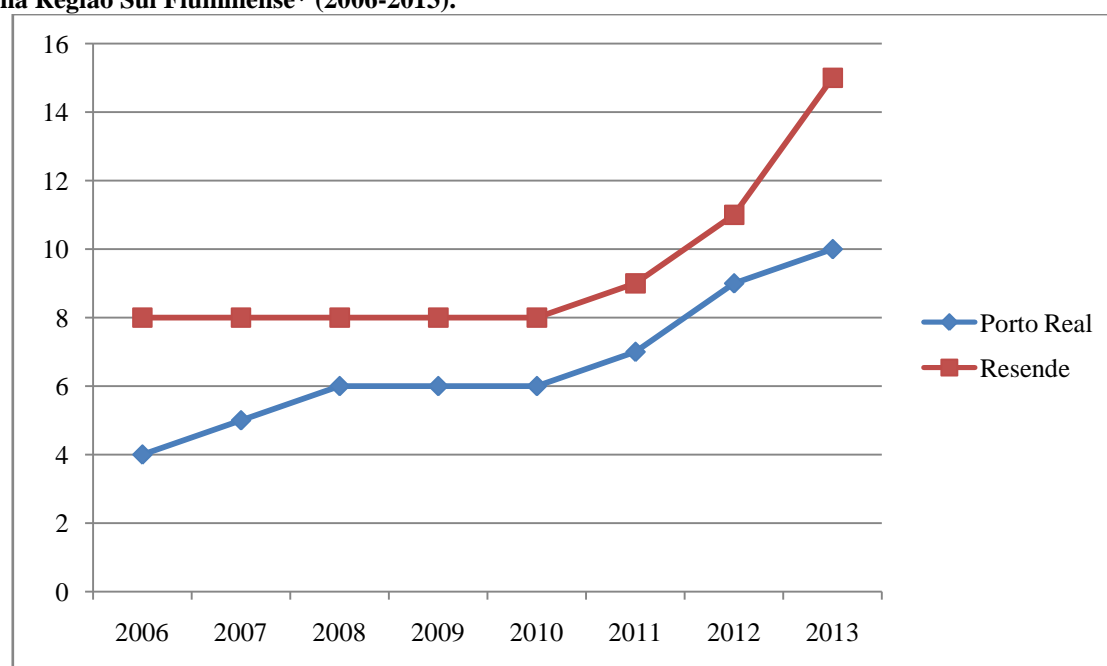
Para esta análise, tomamos por base quatro indicadores de desenvolvimento, três econômicos e um social, estratégicos para acompanharmos ao longo de um período de sete anos o desenvolvimento da região Sul Fluminense em interface com o Pólo Automotivo, esses indicadores de desenvolvimento socioeconômico são: estabelecimentos, empregos, remuneração e escolaridade. Extraímos quantitativamente da base de dados da RAIS a evolução, entre os anos de 2006 a 2013, para cada indicador de desenvolvimento da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto o grupo Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – para todos os quatorze municípios que compõem a mesorregião Sul Fluminense. Esta divisão integra a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) na seção Indústria de Transformação, subdividida em quatro grupos, a saber: Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários; Fabricação de Caminhões e ônibus; Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores; Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores e Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores. No entanto, excluimos para esta análise este último grupo, por concluirmos que este não representa um grupo de atividades diretamente relacionadas a produção do Pólo Automotivo, e sim ao maior ou menor uso de veículos por se tratar de atividades ligadas a reparação de motores, e não a produção destes.

Além desta divisão, utilizou-se também, ainda dentro da Indústria de transformação, a Divisão Fabricação de Produtos de Borracha e Material Plástico, nesta o grupo Fabricação de Produtos de Borracha, para então trabalharmos com a classe referente à Fabricação de Pneumáticos e de Câmaras de Ar, porque além das empresas do setor automobilístico, que fazem a produção dos veículos, a região também possui uma empresa fornecedora do Pólo Automotivo que fabrica pneus e câmaras de ar, a Michelin localizada no município de Itatiaia, que integra o levantamento de dados deste trabalho. As demais empresas são contempladas pela primeira divisão.

A apresentação desta análise, como dito anteriormente, realiza-se principalmente a partir do levantamento de dados efetuado na RAIS e é apoiada nos dados do IFDM e informações da Decisão de Investimento 2014-2016, com o objetivo de respaldar as informações e apresentar um cenário atual e futuro, especialmente para o setor automobilístico, para a indústria de transformação e para o desenvolvimento regional. Feitas as devidas considerações, passemos a análise por indicador de desenvolvimento socioeconômico.

Os estabelecimentos industriais seguem uma linha crescente desde os anos de 2006, notadamente em Porto Real e Resende, por serem os municípios que abrigam as fábricas do setor automobilístico da região Sul Fluminense, PSA Peugeot Citroen, Nissan, MAN Latin American. Em 2006 o número de estabelecimentos industriais somados era doze para esses municípios, em 2013 vinte e cinco estabelecimentos, em sete anos houve um crescimento de mais de 50%. Esse fato deve-se principalmente à instalação das novas fábricas e a expansão das fábricas PSA Peugeot Citroen e MAN Latin American. Entre os anos de 2008 e 2010 manteve-se, em ambos os municípios o número de estabelecimentos, retomando o crescimento logo em seguida. A tendência de crescimento continua com Resende liderando em números absolutos (ver Gráfico 7).

**Gráfico 2 - Total de Estabelecimentos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense\* (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).



Corroborando com este cenário, a Decisão Rio Investimentos 2014-2016, apresenta prósperos investimentos no setor automobilístico para a região Sul Fluminense será R\$ 3,9 bilhões entre 2014 e 2016 destinados ao setor automobilístico, representando 9,7% dos investimentos na indústria de transformação. Podemos observar na figura 20 o valor dos investimentos anunciados pelas fábricas e montadora do setor automobilístico da região.

**Figura 20 - Investimentos na indústria de transformação fluminense 2014-2016.**

Setor	Valor do investimento no período 2014-2016 (R\$ bilhões)	%
Petroquímico	20,9	51,6
Construção Naval	12,1	30,0
Automotivo	3,9	9,7
Farmacêutico	1,6	3,9
Siderurgia	1,3	3,1
Outros	0,7	1,7
<b>Total</b>	<b>40,5</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Decisão Rio, 2014.

Além do setor automobilístico, a região também passa a contar com outros investimentos no setor de infraestrutura e energia, alguns dos pontos críticos e de preocupação do Pólo Automotivo Sul Fluminense. Com os principais investimentos em transporte/logística e energia elétrica, nos municípios de Pirai e Angra dos Reis respectivamente. Esses dois setores somam mais de R\$ 10 bilhões em investimentos para o triênio, Angra dos Reis recebe R\$ 8,5 Bilhões dos R\$ 8,9 bilhões destinados a geração de energia elétrica e pretende atender a mais de 60% da demanda por energia elétrica no Estado do Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo o setor automobilístico conta com o maior número e quantia de investimentos, alavancando o desenvolvimento econômico na região Sul Fluminense, conforme podemos observar.

**Figura 21 - Principais investimentos na Região Sul Fluminense 2014-2016.**

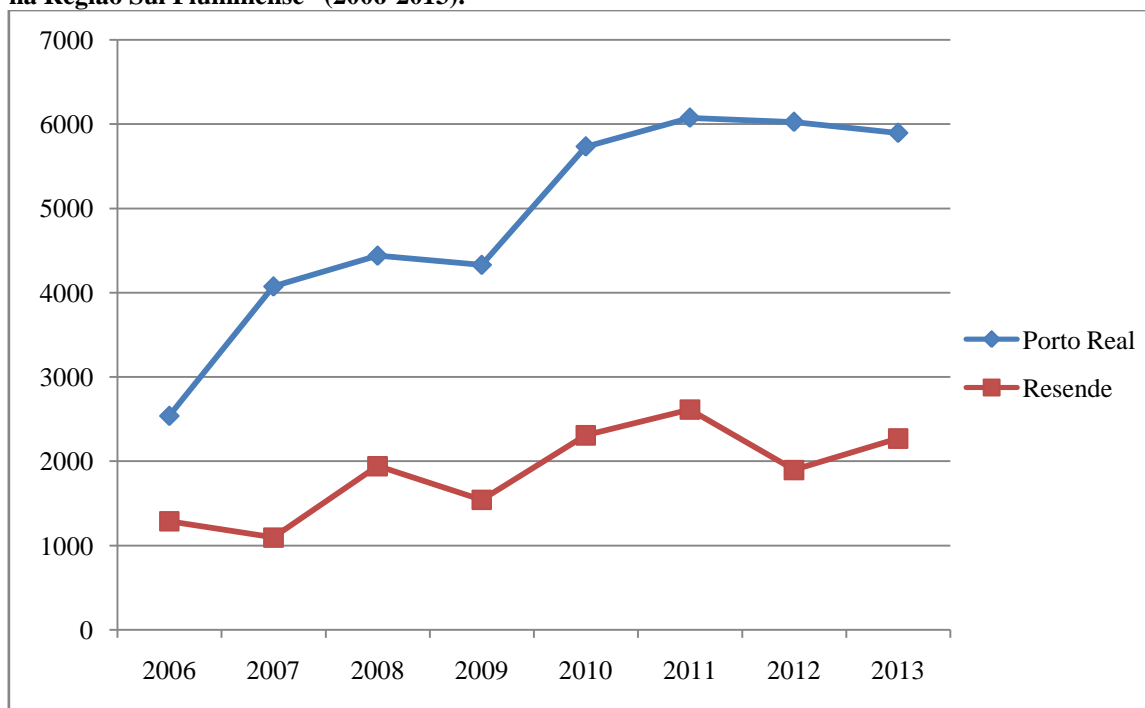
Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do investimento no período 2014-2016 (R\$ bilhões)
Usina Nuclear de Angra 3	Energia Elétrica	Angra dos Reis	Implantação	8,5
BR-116 – Duplicação da Serra das Araras	Transporte/ Logística	Pirai	Implantação	1,7
Fábrica da PSA Peugeot Citroën	Automotivo	Porto Real	Expansão/ Modernização	1,2
Fábrica da Nissan	Automotivo	Resende	Implantação	0,9
Fábrica da MAN Latin America	Automotivo	Vários	Expansão/ Modernização	0,8
Fábrica da Michelin	Autopeças	Itatiaia	Expansão/ Modernização	0,6
Fábrica da Land Rover	Automotivo	Itatiaia	Implantação	0,3

Fonte: Decisão Rio, 2014.

Os empregos no setor automobilístico da região têm apresentado uma evolução bastante considerável, acompanhando os dados apresentados sobre estabelecimento e investimentos, apresentando dois picos, um em 2009 e outro em 2012, frutos das crises econômicas do país, visto que a indústria automobilística por ser voltada para o mercado externo sofre diretamente os reflexos das políticas econômicas, interna e externa. Em 2006 a indústria contava com 3.827 empregados e em 2013 passou a contar com 8.165 empregados diretos, desse total Porto Real emprega 5.894 trabalhadores, isso significa um aumento de quase 54% do número de empregados, sendo que somente a atividade de fabricação de automóveis, camionetas e utilitários emprega 49% do total da indústria, para os municípios presentes no Gráfico 8.

Nesse sentido, podemos observar que Resende tem apresentado maior oscilação em linha temporal que Porto Real, em grande parte pelo intenso fluxo de demissões decorrentes da MAN devido às crises de 2009 e 2011.

**Gráfico 3 - Total de Empregos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense\* (2006-2013).**



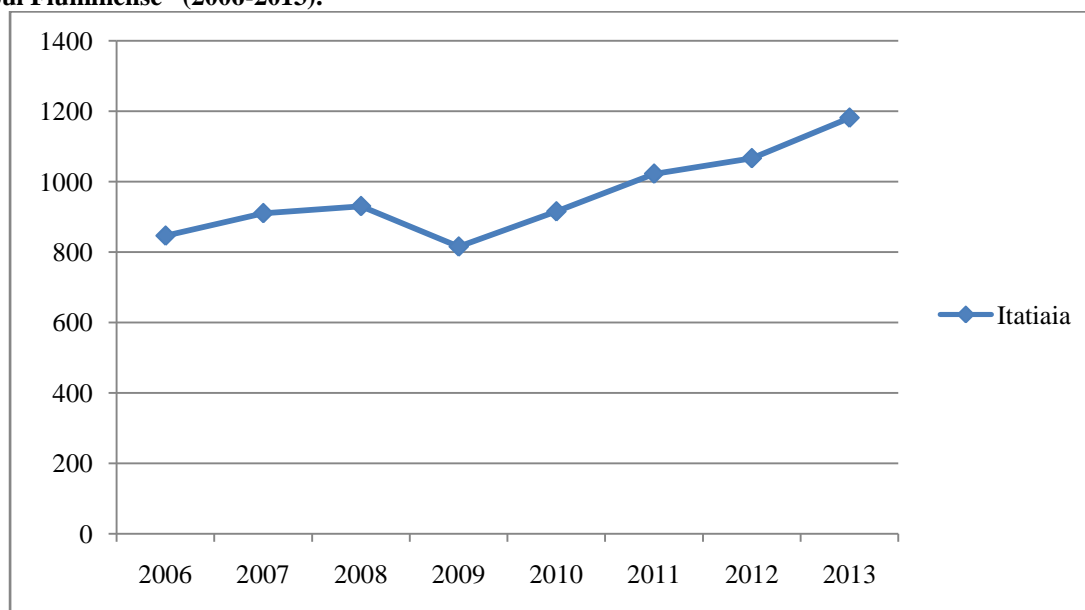
Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

Além dos empregos desta divisão, temos os empregos gerados pela Michelin em Itaitiaia, referente à divisão fabricação de Produtos de Borracha e de Materiais Plásticos, para melhor compreensão e por tratar-se de uma divisão diferente fizemos um gráfico separado. Cabe mencionar que não foi elaborado um gráfico para estabelecimentos porque durante o período analisado a região Sul Fluminense só apresentou um estabelecimento no mesmo município, sendo este que foi citado.

Em 2006 a região empregava 846 trabalhadores em Fabricação de Pneumáticos e de câmaras de ar, em 2013 esse número era de 1181 empregados, ou seja, houve um aumento de 28,36% de empregos neste segmento. Em 2009 tivemos um pico onde o total de empregados chegou a 815, porém logo em seguida o crescimento foi retomado, acompanhado a tendência de crescimento do setor.

**Gráfico 4 - Total de Empregos da Classe Fabricação de Pneumáticos e de Câmaras-de-ar na Região Sul Fluminense\* (2006-2013).**

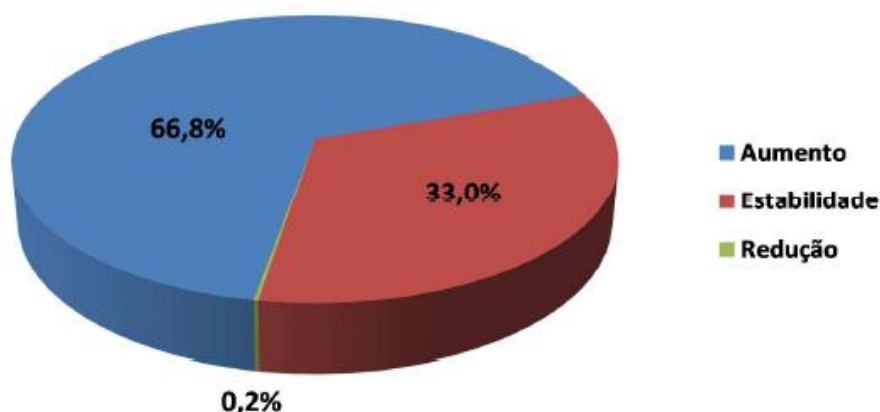


Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

Atualmente na região Sul Fluminense a indústria automobilística emprega um total de 12.500 trabalhadores, prevendo uma demanda de contratação para os próximos anos de mais 15 mil empregados, sendo que a necessidade maior das contratações é para área de produção em nível operacional. Segundo a FIRJAN (2014) através da Pesquisa de Perspectivas Estruturais do Mercado de Trabalho na Indústria Brasileira 2020, a tendência geral de contratações é positiva, com maior dinamismo na área de produção. Nesse sentido, 66,8 % das empresas apontaram tendência de aumento dos postos de trabalho, 33% prospectam estabilidade e apenas 0,2 % prevêm redução em seus empregos, com a seguinte representação.

**Figura 22- Perspectivas de contratação para a indústria.**



Fonte: FIRJAN, 2014.

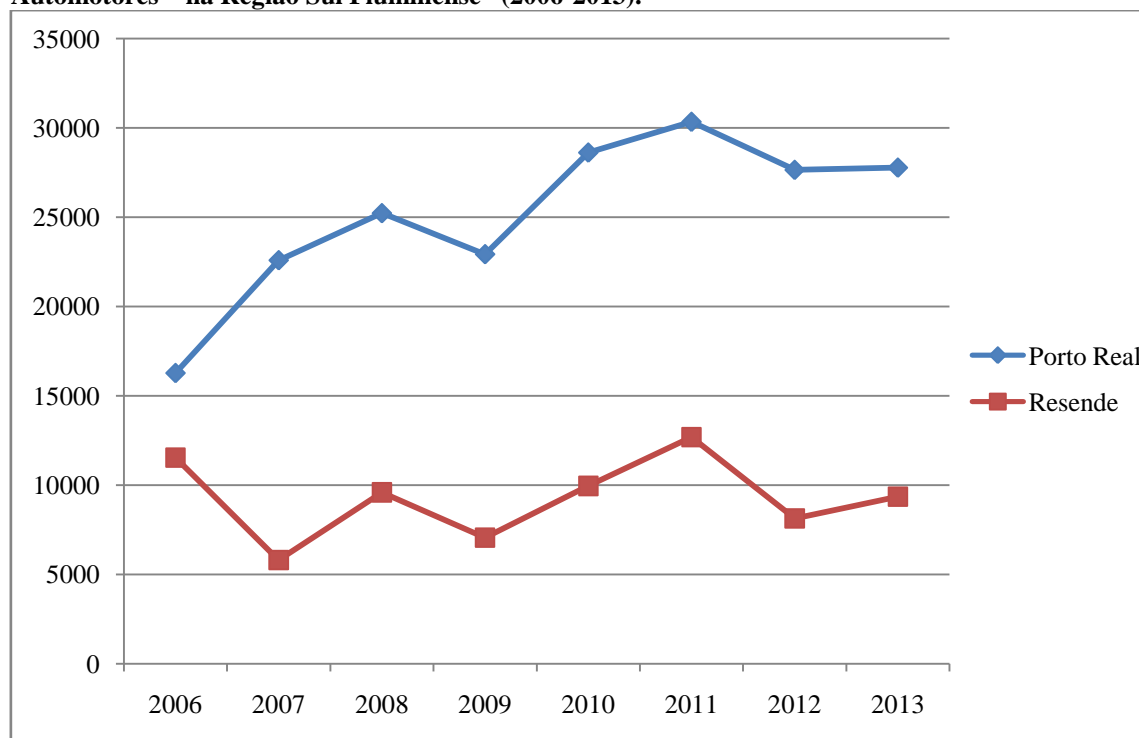
Esses postos de trabalho foram distribuídos em oito segmentos, todos predominaram as projeções de aumento, onde a área de produção operacional, corroborando com as necessidades das empresas do Pólo Automotivo, têm a segunda maior perspectiva de contratação para os próximos anos ficando atrás, porém pareado, somente com engenharia.

Aliado as demais informações, o salário médio anual do setor automobilístico na região mantém-se crescente para o município de Porto Real e mais estável com oscilações temporais para Resende, compondo com os empregos deste mesmo município. Em 2006 esses dois municípios somavam uma remuneração acumulada de R\$ 27. 818,31 anual, o que resulta em uma remuneração média mensal da indústria para região de R\$ 2.318,19 juntos. Em 2011 ambos os municípios tiveram um aumento relativo das remunerações, apresentando seus maiores salários para o período. Neste ano Porto Real tinha um salário médio mensal de R\$ 2.528,51 com um acumulado médio anual de R\$ 30.342,14. A indústria automobilística em Resende por sua vez oferecia um salário médio mensal de R\$ 1.056,52, enquanto o acumulado anual era de R\$ 12.678,35, ou seja, menos que a metade do oferecido por Porto Real.

Atualmente a indústria oferece na região um salário médio anual de R\$ 3.093,81 somados, sendo que Porto Real com a queda está com um salário médio mensal de R\$ 2.314,61 e Resende R\$ 779,20, com uma queda salarial bem mais significativa, de 2011 para 2013 os trabalhadores tiveram 26,24% de redução nos seus salários em Resende.

Porto Real apresentou decréscimo de 8,45% de queda salarial. No entanto, de acordo com o Gráfico 10 abaixo, o setor está entrando lentamente numa recuperação.

**Gráfico 5 - Salário Médio Anual (em SM) da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense\* (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

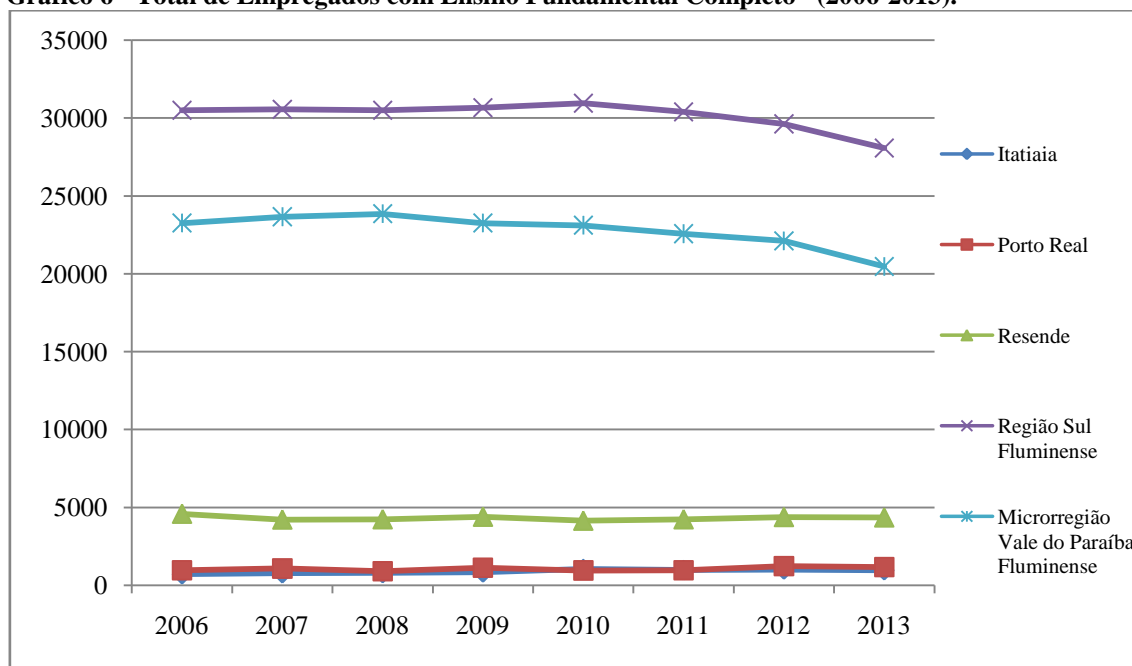
\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

Na sequência, serão apresentados os dados sobre escolaridade, primeiro da região Sul Fluminense, microrregião Vale do Paraíba Fluminense, Porto Real, Itatiaia e Resende e posteriormente segundo a Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias para região, no entanto, neste caso, os municípios que apresentaram dados relevantes são aqueles que possuem as atividades relacionadas a esta divisão, ou seja, Porto Real e Resende.

Até o ano de 2013 a região Sul Fluminense tinha 34.584 empregados com o ensino fundamental apenas, o que significa uma evolução para o desenvolvimento da região aliado ao aumento das qualificações exigidas pelos empresários, pois em 2006 este número era de 36.789 empregados. De acordo com o Gráfico 11 abaixo, podemos notar que esta queda pode ser verificada na região e na microrregião. Os municípios que abrigam as atividades do Pólo Automotivo, como Resende, Porto Real e Itatiaia apresentam pouca oscilação no decorrer do tempo nesta faixa de escolaridade,

apresentando quase que uma linearidade temporal. Corrobora assim, as informações do Pólo Automotivo, suas necessidades estão mais relacionadas a área operacional e técnica, o que envolve também uma migração dos trabalhadores da região para tais municípios.

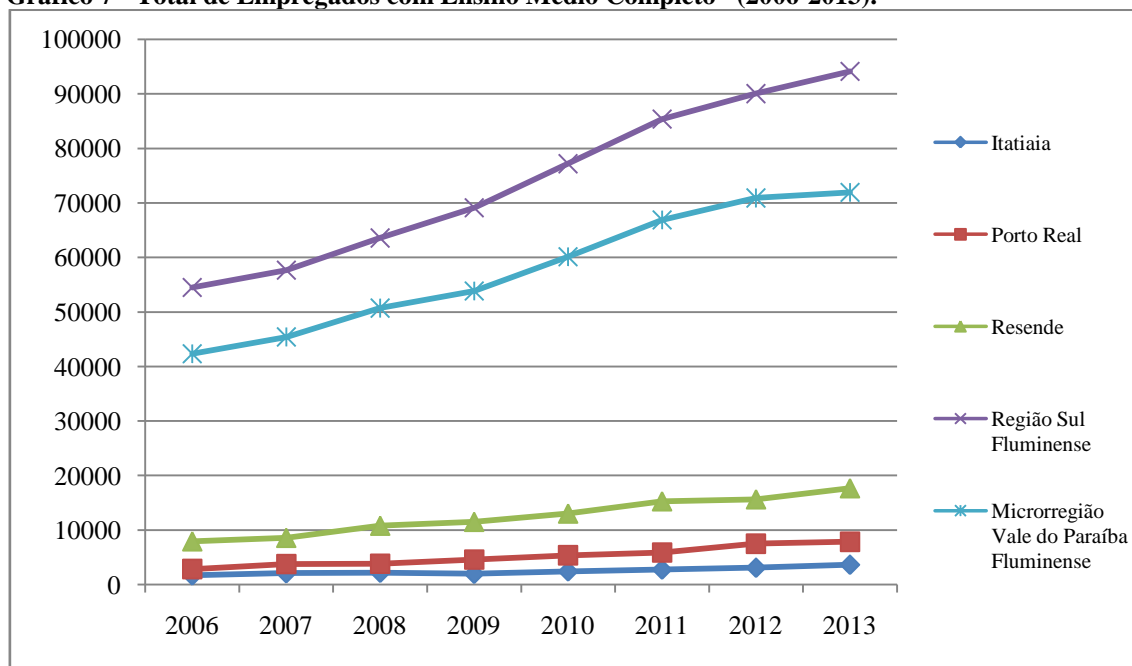
**Gráfico 6 - Total de Empregados com Ensino Fundamental Completo\* (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Ver tabela em Apêndice 2.

Alinhado ao gráfico anterior, temos que para o ensino médio o número de empregados aumentou ao longo deste período, tanto para a região, microrregião e municípios em destaque no Gráfico 12. No entanto, o município de Porto Real foi o que mais apresentou aumento no número de empregados com ensino médio sendo 63,6%, seguido por Resende com 55,13 %, aumentos maiores que o total da região. A região vem, entre 2006 e 2013, apresentando aumento no número de trabalhadores com ensino médio, com menos variação nos municípios menores, como Rio da Flores, Rio Claro e Pinheiral, que ainda tem suas atividades relacionadas a agricultura. Já os municípios de Angra dos Reis, Barra do Piraí, Itatiaia, Barra Mansa e Piraí seguem empregando mais trabalhadores com ensino médio, em grande medida por terem suas atividades mais relacionadas à indústria. A região, de 2006 para 2013 apresentou um aumento de 45,67% de empregos com esse nível de escolaridade.

**Gráfico 7 - Total de Empregados com Ensino Médio Completo\* (2006-2013).**

Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

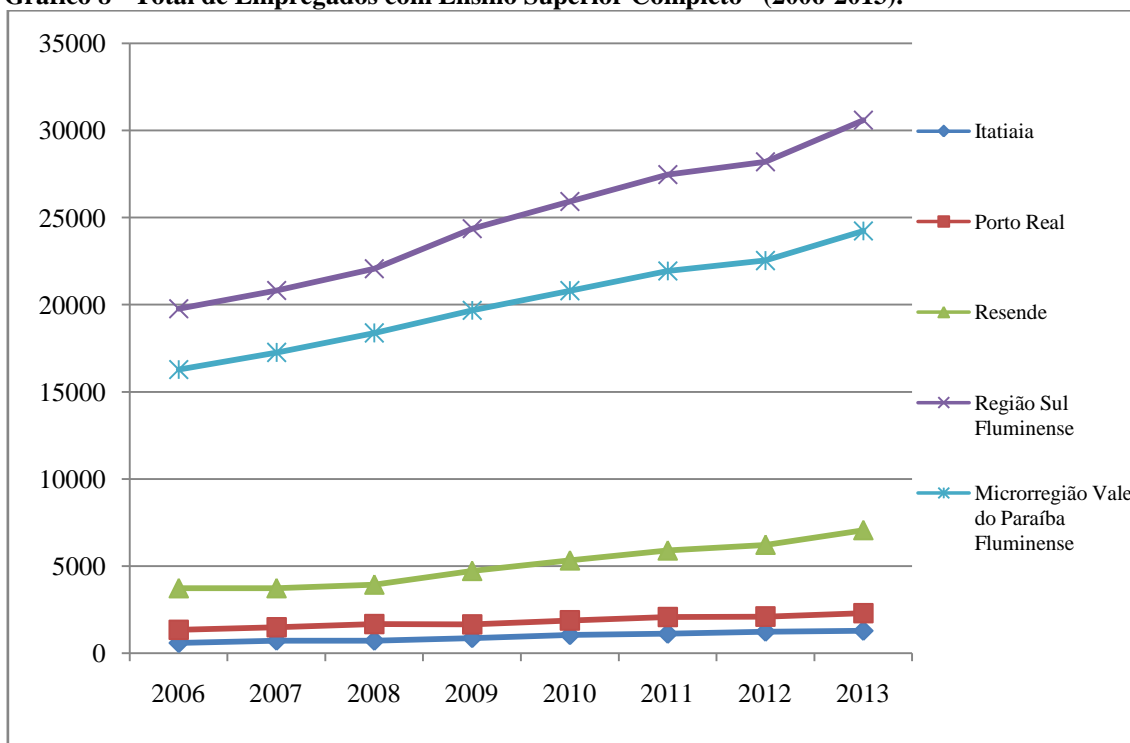
\*Ver tabela em Apêndice 2.

Os municípios da região e da microrregião, ao longo do período, estão empregando mais trabalhadores com o nível superior: foi um aumento de 38,30% na região Sul Fluminense (ver Gráfico 13). Os municípios que mais se destacaram na contratação de pessoal com ensino superior foram: Itatiaia com um aumento de 54,7%, Resende de 47%, Valença de 45%, Angra dos Reis de 43%, Porto Real de 41,29%, Volta Redonda com 31%, principalmente a partir do ano de 2009. Este cenário mostra também o caráter migratório que existe dentro da própria região e microrregião, onde os trabalhadores estudam em um município e trabalham em outro. É válido ressaltar que a região conta com várias faculdades que oferecem uma grande diversidade de cursos e um intenso fluxo de estudantes até mesmo de outras regiões. Vindo ao encontro com a apresentação feita na seção 2 deste capítulo, a região mostra sua característica diversificada quanto ao desenvolvimento de suas atividades econômicas. Temos dois municípios que eram originalmente turísticos, um município voltado para agricultura e pecuária e dois municípios com vocação industrial cada um com trajetórias diferentes rumo ao desenvolvimento, como por exemplo, Itatiaia, o caso mais notório, a partir da chegada das empresas automobilísticas na região o município começou a traçar um caminho diferente recebendo a Michelin, um dos fornecedores do Pólo Automotivo.



Itatiaia além do turismo agora tem essa vertente industrial, agregando desenvolvimento não só para o município, mas como para a região. Assim podemos verificar que a contratação de pessoal de nível superior se destaca nos três municípios relacionados no gráfico, assim como na contratação de pessoal com ensino médio.

**Gráfico 8 - Total de Empregados com Ensino Superior Completo\* (2006-2013).**

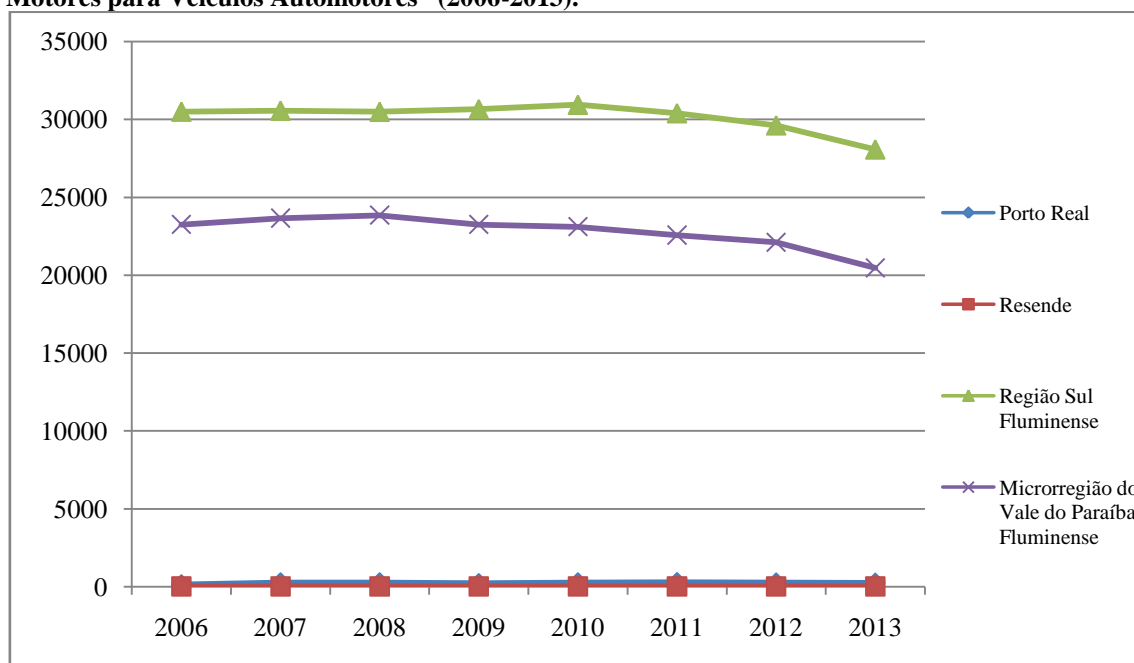


Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Ver tabela em Apêndice 2.

Passemos à análise específica dos três níveis de escolaridade para a Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias na região Sul Fluminense. Para ensino fundamental a contratação e manutenção de pessoal quase não variou em Resende e Porto Real ao longo do período. No entanto, em Porto Real verifica-se alguma oscilação para o período. Esse município fechou o ano de 2013 com 252 contratados com ensino fundamental, significa para o município um aumento de 40,47% ao longo do tempo. Já Resende encerrou 2006 com 26 empregados com ensino fundamental, 31 empregados em 2008 e fechou 2013 com 27 empregados para este mesmo nível de escolaridade, demonstrando assim uma baixíssima variação. Como podemos notar o setor automobilístico na região não é muito intensivo em mão de obra com este nível de escolaridade, sendo também esta uma tendência futura. Já a região e a microrregião registram queda, mais especificamente a partir do ano de 2010, para este nível de escolaridade (ver Gráfico 14).

**Gráfico 9 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino fundamental completo) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores\* (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

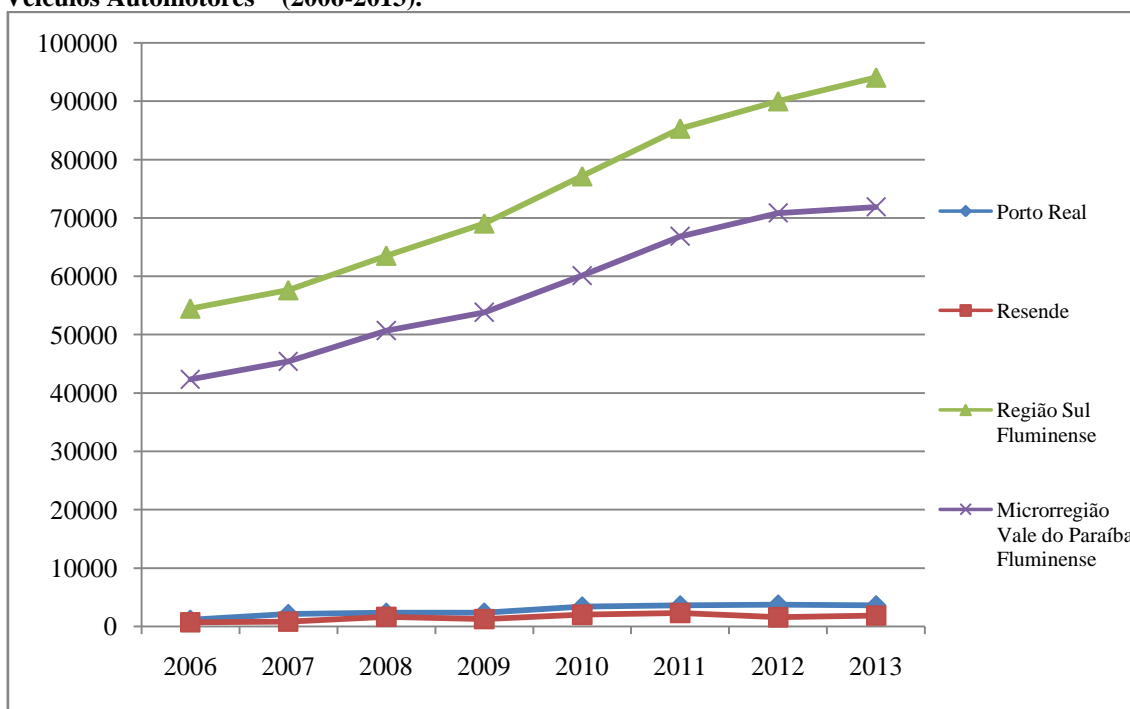
\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

Para os empregados com ensino médio podemos perceber uma variação em nos municípios de Resende e Porto Real. Em 2006 o número de empregados entre eles estava equiparado com crescimento contínuo até 2009, ano da crise externa, voltou a crescer e Resende teve um pico em 2012 recuperando em 2013. No começo do período Porto Real empregava 1.105 trabalhadores para este nível no final de 2013 este número saltou para 3.567 trabalhadores, ou seja, o aumento foi mais que triplicado representando 169% de aumento, atingindo seu maior quantitativo em 2012 opostamente a Resende que neste mesmo ano apresentou decréscimo. Este último município teve um aumento de 62 % do número de empregados contratados com este nível de escolaridade. A microrregião registrou um aumento de 73%, enquanto que a região teve um crescimento de 75% na contratação de pessoal com este nível de escolaridade ao longo do período (ver Gráfico 15).

Vindo ao encontro com as informações do Pólo Automotivo, podemos notar que realmente a maior demanda por mão de obra na região Sul Fluminense, é por trabalhadores com ensino médio, na maioria das vezes associado a um curso técnico

relacionado à indústria de transformação ou mais especificamente voltado para o setor automobilístico, e essa tendência continua para os próximos anos.

**Gráfico 10 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino médio) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores \* (2006-2013).**

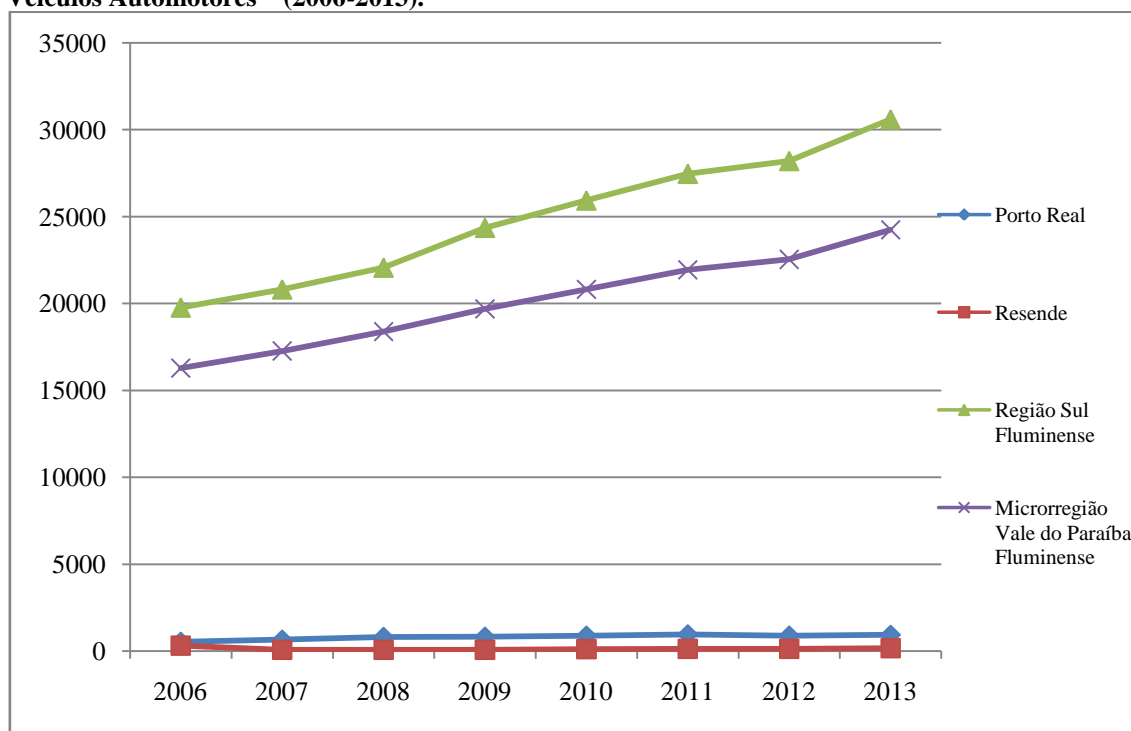


Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

Temos que a demanda por profissionais com ensino superior para o setor automobilístico na região, apresentou considerável decréscimo de 2006 para 2007 no município de Resende saiu de um total de 311 trabalhadores para 73 trabalhadores, a partir de 2007 tornou a contratar sem muita variação mantendo baixos seus números, com uma elevação de 2012 para 2013, fechando o período com 173 trabalhadores para este nível de escolaridade. Porto Real emprega um quantitativo maior de trabalhadores com o nível superior, ao longo do período o aumento foi de 42,16%, com aumento mais expressivo entre os anos de 2006 a 2008, atingindo seu maior número em 2011 totalizando 952 trabalhadores com nível superior. Sendo o segundo nível de escolaridade com o maior número de trabalhadores, atrás do ensino médio, com uma diferença considerável. O aumento na contratação de trabalhadores com este nível de escolaridade também ocorre na região e na microrregião, com um aumento maior na região de aproximadamente 63% (ver Gráfico 16).

**Gráfico 11 - Comparação da escolaridade dos empregados na divisão fabricação de veículos automotores, reboque e carrocerias com a escolaridade do total de empregados da região e da microrregião (nível ensino superior) – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores \* (2006-2013).**



Fonte: Elaboração própria com base na RAIS, 2014.

\*Os municípios que não estão representados apresentaram dados zerados ou discrepantes (ver Tabela em Apêndice 2).

As expectativas futuras dos empresários para o mercado de trabalho na indústria, de forma geral são boas. Tomando como base para esta análise a apresentação das Perspectivas Estruturais para o Mercado de Trabalho na Indústria Brasileira da FIRJAN (2014), na qual revela que, na área de gestão, será muito difícil se empregar sem pelo menos um curso superior e na área de produção, será muito difícil se empregar sem pelo menos um curso técnico nos próximos anos. Para profissionais com o nível médio/técnico, por exemplo, a exigência para os próximos anos será uma formação em nível superior. Traz ainda uma indicação das principais profissões que terão maior demanda na indústria até 2020, que corrobora a tendência de aumento dos postos de trabalho segundo o Índice de Perspectivas Profissionais (IPP)<sup>31</sup> para cada nível de escolaridade, conforme podemos ver de acordo com as informações abaixo.

<sup>31</sup>Este índice aponta as perspectivas de contratação para profissões específicas. Os resultados das profissões específicas foram transformados em um Índice de Perspectivas Profissionais, calculado com base nas proporções de respostas, variando de -1 a 1. A análise sob a ótica das profissões específicas, corrobora a tendência de aumento dos postos de trabalho para as profissões consideradas.

**Figura 23 - Profissões específicas – indicações de aumento expressivo.**

<b>CATEGORIAS / PROFISSÕES</b>	<b>IPP</b>
<b>Profissionais com formação em nível superior de ensino</b>	
<b>Engenharia do petróleo</b>	<b>0,78</b>
<b>Técnicos em sistema de informação</b>	<b>0,75</b>
<b>Engenharia de mobilidade</b>	<b>0,72</b>
<b>Biотecnologistas</b>	<b>0,71</b>
<b>Engenheiros ambientais e sanitários</b>	<b>0,71</b>
<b>Profissionais com formação em nível médio/técnico</b>	
<b>Técnicos em mecatrônica</b>	<b>0,71</b>
<b>Desenhistas técnicos em eletricidade, eletrônica e eletromecânica</b>	<b>0,70</b>
<b>Profissionais com formação em nível básico</b>	
<b>Supervisores de produção em indústrias de transformação de plástico</b>	<b>0,83</b>
<b>Trabalhadores de tratamento de superfície de metais e de compósitos</b>	<b>0,73</b>

Fonte: FIRJAN, 2014.

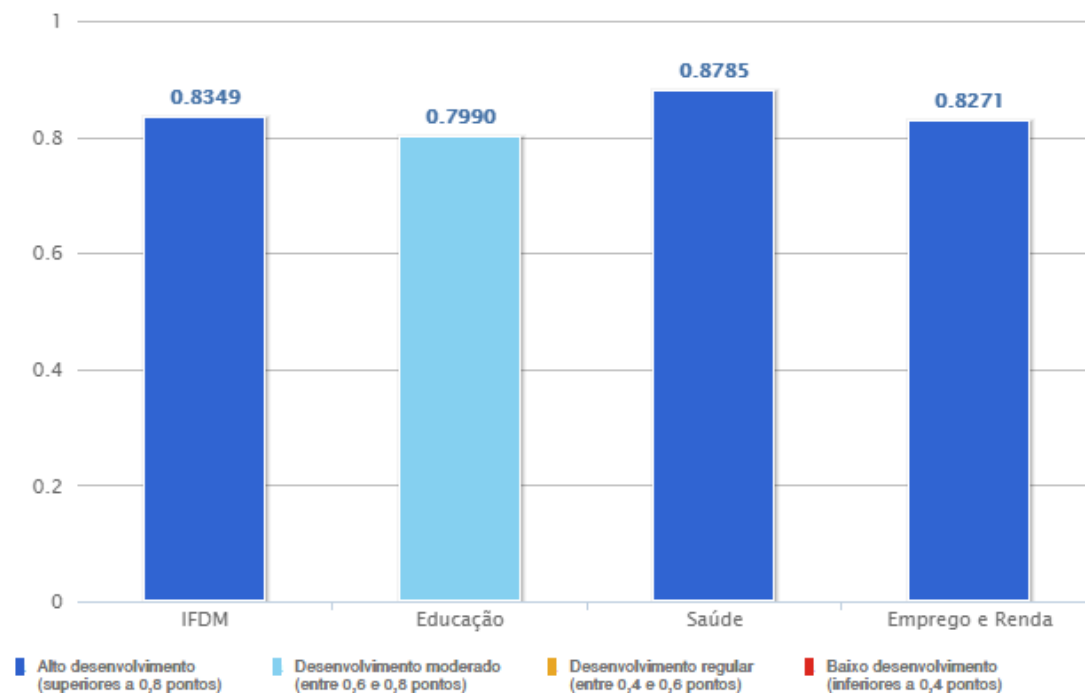
Mesmo já sendo uma prática atual, a terceirização não será significativamente adotada pela indústria, exceto para serviços gerais, atividades de segurança e saúde ocupacional, podemos notar que essas atividades não fazem parte da cadeia de valor da indústria automobilística, de modo geral os empresários não acreditam que essas atividades terão um crescimento expressivo.

Além dos dados obtidos, principalmente através da RAIS para verificarmos ao longo dos últimos anos o desenvolvimento econômico associado à indústria automobilística na região Sul Fluminense, tem-se também uma análise socioeconômica desenvolvida pela FIRJAN através do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM). O IFDM utiliza três áreas de atuação municipal para compor o índice, sendo elas: educação, emprego e renda e saúde, analisando o desenvolvimento em nível macro no município. O índice varia de 0 a 1, onde quanto mais próximo de 0 menos desenvolvido é o município e quanto mais próximo de um maior o desenvolvimento do município. De acordo com o IFDM, a grande maioria dos municípios da região Sul Fluminense apresentou até o ano de 2014, tendo como base o ano de 2011, desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos) e alto desenvolvimento (superior a 0,8 pontos).

Em primeiro lugar no ranking do IFDM está o município de Resende; este município ocupa o primeiro lugar na região Sul Fluminense e também o primeiro lugar

no ranking do Estado do Rio de Janeiro com um IFDM de 0,8349 pontos o que caracteriza o município com um alto desenvolvimento. Saúde é a área que mais pontua, por outro lado a área de educação tem desenvolvimento moderado, sendo a área que carece de maior atenção, vindo ao encontro das informações anteriores tanto do Pólo Automotivo, quanto do Entrevistado 1 e dos dados da RAIS. As outras duas áreas, assim como seu IFDM possuem alto desenvolvimento.

**Figura 24 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Resende- RJ.**



Fonte: FIRJAN – IFDM, 2014.

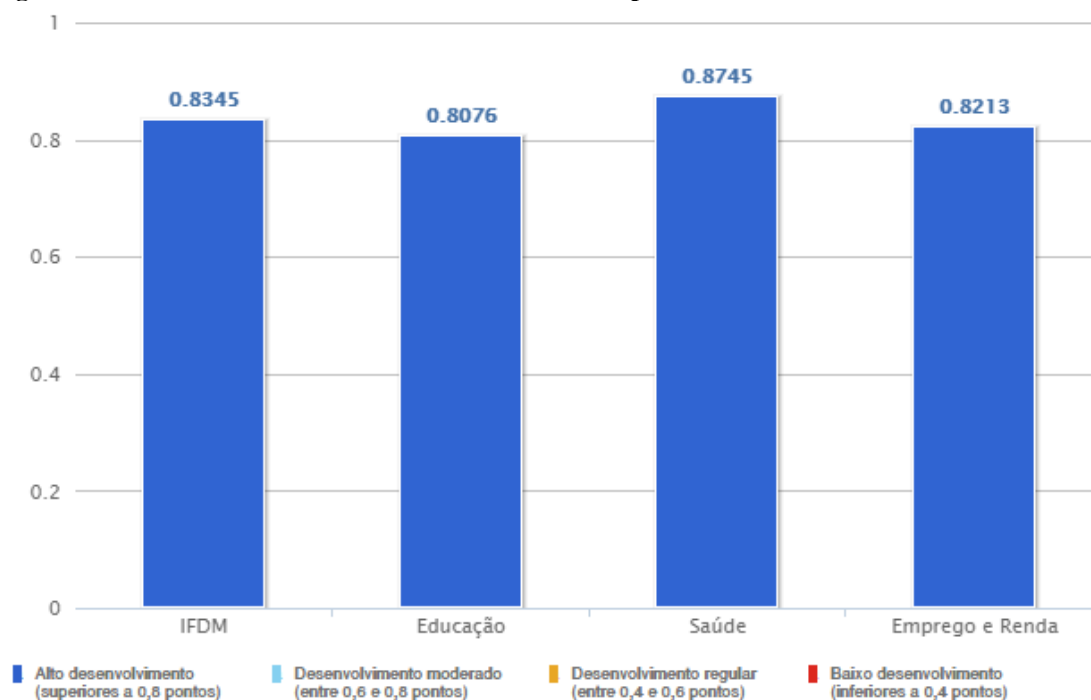
**Figura 25 - Posição municipal no ranking do IFDM consolidado.**

Nacional	Estadual	IFDM Consolidado	UF	Município
134 <sup>a</sup>	1 <sup>a</sup>	0.8349	RJ	Resende
138 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	0.8345	RJ	Volta Redonda
235 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	0.8143	RJ	Nova Friburgo
293 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	0.8049	RJ	Rio de Janeiro
335 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>	0.7995	RJ	Niterói
366 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	0.7967	RJ	Angra dos Reis
372 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>	0.7964	RJ	Petropolis
402 <sup>a</sup>	8 <sup>a</sup>	0.7934	RJ	Porto Real
416 <sup>a</sup>	9 <sup>a</sup>	0.7909	RJ	Rio das Ostras
420 <sup>a</sup>	10 <sup>a</sup>	0.7905	RJ	Macaé

Fonte: FIRJAN – IFDM, 2014.

O segundo município com o maior desenvolvimento tanto regional quanto estadual é Volta Redonda com IFDM de 0,8345 pontos com uma diferença extremamente mínima para o primeiro colocado. Este município tem todas as suas áreas com alto desenvolvimento, sendo que a que mais pontua é a área de saúde assim como o município anterior. No panorama macro do desenvolvimento socioeconômico municipal, Volta Redonda segundo as áreas do índice está melhor representada.

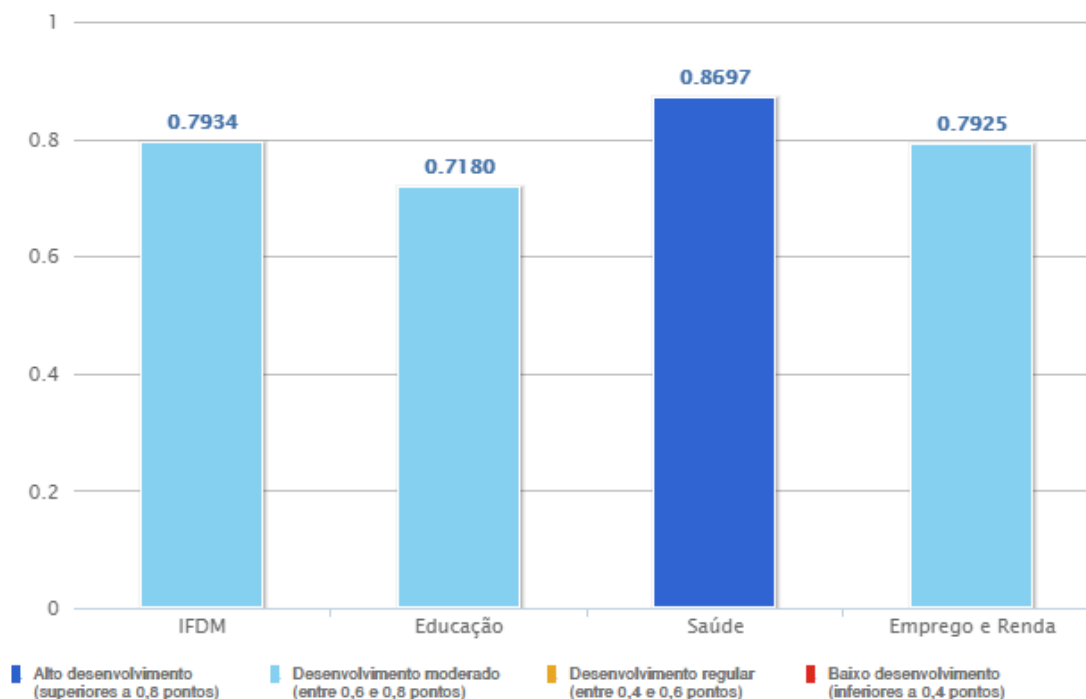
**Figura 26 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Volta Redonda - RJ.**



Fonte: FIRJAN – IFDM, 2014.

Porto Real é o terceiro colocado regional e o oitavo estadual com IFDM de 0,7934 pontos. Suas áreas têm desenvolvimento moderado, exceto saúde, porém equiparadas. Por ser um município novo, com apenas dezenove anos de emancipação e aproximadamente dezenove mil habitantes, Porto Real se destaca na região, visto que, Volta Redonda e Resende são municípios já com longa trajetória. Além disso, Porto Real tem suas atividades econômicas impulsionadas e alavancadas pela PSA Peugeot Citroen que contribui bastante para o desenvolvimento do município, conforme será explorado no próximo capítulo.

**Figura 27 - IFDM e áreas de desenvolvimento do município de Porto Real - RJ.**



Fonte: FIRJAN – IFDM, 2014.

Podemos concluir que a região Sul Fluminense está bem colocada segundo o IFDM, pois dos quatorze municípios que compõem a região, três deles estão entre os dez primeiros colocados estadual e nenhum deles apresentou desenvolvimento regular ou baixo. Temos que os municípios que estão com o menor IFDM da região são: com 0,6468 pontos o município de Rio Claro e o maior IFDM tanto regional quanto estadual, com 0,8349 pontos o município de Resende. Notamos também que saúde é a área mais forte da região sendo assim a de maior atuação, tendo seus maiores índices, até mesmo no município de Rio Claro que tem o menor IFDM da região saúde apresentou alto desenvolvimento. Nos três municípios com as melhores colocações, a área de emprego e renda é a segunda melhor pontuada e nos municípios com as piores colocações é a área mais deficitária.

### 3.7 Considerações finais

As principais conclusões que se pode extrair desse capítulo, a partir da análise do levantamento de dados da RAIS, apoiado pelas informações do IFDM e do estudo Decisão Rio Investimento 2014-2016, são que:

1) Apesar da região Sul Fluminense ser composta por municípios originalmente diferentes no que concerne a vocação econômica desenvolvida por eles, percebe-se uma



tendência de mudança com relação a alguns municípios de vocações econômicas já estabelecida, como é o caso do município de Itatiaia. E também notam-se mudanças no que diz respeito à diversificação das atividades econômicas, como é o caso, por exemplo, do município de Barra do Piraí.

2) A região Sul Fluminense tem sido, a partir de meados dos anos 2000, alvo de grandes investimentos públicos e privados. Além de contar com previsões de investimentos bem prósperas para o triênio 2014-2016. Um dos principais alvos de investimentos é a indústria de transformação e inserido nela o setor automobilístico, tanto para atração de novas empresas quanto para ampliação das fábricas e montadoras já instaladas na região. Tais investimentos vêm sendo realizados com sucesso, visto o investimento já efetuado na ampliação das fábricas e montadoras e a instalação da Jaguar Land Rover em andamento.

3) A partir da instalação do Pólo Automotivo Sul Fluminense na região, dada a conjuntura econômica que a precedeu, a região, a microrregião e especialmente os municípios onde as empresas do setor automobilístico estão instaladas, passou a prospectar novos rumos para seu desenvolvimento, principalmente o econômico, e por consequência deste, o social. Pois por trazer um segmento econômico novo pra a região, as empresas passam a gerar suas demandas que serão supridas, em grande parte, a partir da necessidade de novas qualificações, por exemplo.

4) De forma geral, verifica-se que os indicadores socioeconômicos levantados para essa análise revela que o cenário da economia regional tem apresentado avanços, como aumento dos níveis de emprego e aumento dos estabelecimentos indústrias, um aumento razoável dos níveis de escolaridade, no entanto o salário médio do setor automobilístico fecha o período de análise em queda. Podemos relacionar este fato à crise econômica pela qual o setor vem passando, especialmente nos últimos três anos, este assunto será retomado com uma análise mais apurada no próximo capítulo.

## **4 PÓLO AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UMA LEITURA A PARTIR DAS ENTREVISTAS**

### **4.1 Introdução**

Este capítulo tem por objetivo apresentar a análise de conteúdo desta dissertação. O conteúdo a ser analisado trata-se de cinco entrevistas feitas com atores diretamente envolvidos com o Pólo Automotivo Sul Fluminense e com o desenvolvimento econômico da região, sendo eles: o Entrevistado 1 representante do Pólo Automotivo, o Entrevistado 2 representante da principal instituição de ensino que forma a mão de obra para as empresas do Pólo Automotivo, o Entrevistado 3 representante da prefeitura de Porto Real, o Entrevistado 4 representante da prefeitura de Resende e o Entrevistado 5 representante da prefeitura de Itatiaia. O objetivo principal é discorrer sobre o desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense alinhado ao desenvolvimento das empresas do Pólo Automotivo.

Para tanto, seccionou-se o conteúdo das entrevistas em cinco categorias de análise, sendo elas: desenvolvimento econômico e regional, Políticas Públicas de apoio às empresas em nível federal, estadual e municipal e as demandas das empresas, objetivos dos projetos de apoio às empresas e dos projetos das empresas automobilísticas, parcerias, cooperação e integração e avaliação dos resultados obtidos. As categorias estão apresentadas nesta ordem por uma questão de abrangência, da categoria mais abrangente até a mais específica.

Inicialmente a primeira seção apresenta uma contextualização da participação da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, especificamente da indústria automobilística, na economia do Estado do Rio de Janeiro e sua dinâmica atual, visto que a indústria passa por um período de crise há aproximadamente três anos, conforme será tratado pela análise de conteúdo, de acordo com as categorias apresentadas.

Posteriormente, começamos a apresentar as categorias de análise, de acordo com a ordem citada, do mais amplo, tratando do desenvolvimento econômico e regional atrelado às empresas do Pólo Automotivo, até o mais restrito, que é a avaliação dos resultados obtidos com os projetos de apoio às empresas, e por fim um apanhado com os principais pontos da tratativa nas considerações finais.

## **4.2 Participação da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense na economia do Estado do Rio de Janeiro**

Conforme abordado no primeiro capítulo, a indústria automobilística é um setor que se destaca devido a sua cadeia de valor ser orientada por produtor e ter sua rede de atividades globalizadas e intensificadas pelos fornecedores, cada vez mais globais. Nesse sentido, fazendo uma aproximação com o nosso contexto, vamos analisar como o Estado do Rio de Janeiro tem se inserido nesse quadro dinâmico, especialmente nos últimos anos.

De acordo com a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN, 2014), o Estado do Rio de Janeiro apresenta forte vocação para atividades industriais, de Tecnologia da Informação (pesquisas e geração de conteúdo), comércio e turismo. Seu PIB é o segundo maior do país, desta forma o Estado vem acompanhando e consolidando-se como um dos pólos do crescimento brasileiro nas últimas décadas. Os investimentos produtivos no Rio de Janeiro seguem em curva ascendente, foram de US\$ 35,2 bilhões entre 2006 e 2008, US\$ 54,3 bilhões entre 2008 e 2010, US\$ 70,2 bilhões no biênio 2010-12. No Sul Fluminense, especificamente os investimentos que se destacam, estão principalmente nas seguintes áreas com suas respectivas somas: US\$ 6,9 bilhões na indústria de transformação, US\$ 6,4 bilhões na área de logística, US\$ 4,5 bilhões em energia.

Inserido na indústria de transformação, o setor automobilístico, até um pouco antes da crise internacional, que foi sentida pelo setor com maior intensidade de 2012 em diante e se reflete até os dias de hoje, gerava 120.000 postos de trabalho colocando o Brasil como o sexto maior produtor mundial de veículos em 2010, fazendo do mercado brasileiro um dos mais atrativos em termos internacionais. Atualmente o Rio de Janeiro é o terceiro maior pólo nacional do setor, caminhando para tornar-se o segundo, superando Minas Gerais e ficando atrás somente do estado de São Paulo, com previsão de elevar a produção automobilística para 900 mil unidades até o ano de 2020 e gerar no período, mais 100 mil empregos (CEPERJ, 2014).

Na figura abaixo temos a arrecadação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) da indústria de transformação no período de 2008 a 2013. Notamos que a arrecadação do imposto para o gênero automóveis, teve um crescimento

negativo para os três Estados; a queda se deve, em grande parte, como dito anteriormente, à retração no setor automobilístico.

**Figura 28 - Arrecadação do IPI(\*) por gênero da indústria de transformação, Brasil e Estados, 2008-2013.**

UF	Período	Gêneros				Total
		Bebidas	Automóveis	Vinculado à importação	Outros	
Brasil	2008	3.206,07	7.888,27	13.680,51	22.906,60	51.904,17
	2013	3.427,32	3.504,65	15.210,33	19.862,12	47.101,12
	Var(%)	6,90	-55,57	11,18	-13,29	-9,25
Minas Gerais	2008	194,17	1.932,11	335,34	1.960,12	4.776,32
	2013	192,60	567,32	551,20	1.263,87	5.257,35
	Var(%)	-0,81	-70,64	64,37	-35,52	10,07
Rio de Janeiro	2008	389,68	570,17	1.212,22	1.931,96	4.705,00
	2013	480,87	224,19	1.551,10	1.563,87	3.833,24
	Var(%)	23,40	-60,68	27,96	-19,05	-18,53
São Paulo	2008	956,05	3.399,36	5.794,94	11.720,22	23.128,01
	2013	1.229,95	1.497,78	5.818,59	10.703,17	19.292,65
	Var(%)	28,65	-55,94	0,41	-8,68	-16,58

Fonte: Boletim CEPERJ, 2014.

(\*) em R\$ milhões de 2013.

No entanto, a microrregião do Vale do Paraíba, onde está localizado o Pólo Automotivo Sul Fluminense, que detém a concentração de empresas do setor, teve um aumento na participação na indústria de transformação fluminense entre os anos de 2007 e 2011. Tem-se um crescimento da atividade industrial no interior do Estado superior ao da região Metropolitana, no geral as demais regiões apresentaram queda. A microrregião do Vale Paraíba Fluminense registrou um aumento de mais de 3%, onde os municípios de destaque são: Resende com a fabricação de caminhões e ônibus (72%) e a fabricação de peças e acessórios para veículos automotores (7,8%), Porto Real com a fabricação de automóveis, camionetas e utilitários e a fabricação de peças e acessórios para veículos automotores (85%) representando a produção industrial do local, além do grande pólo siderúrgico do Estado, Volta Redonda (CEPERJ, 2014).

Tendo em vista que a concentração do setor automobilístico do Estado do Rio de Janeiro está na região Sul Fluminense, o entrevistado responsável pela área de planejamento e desenvolvimento estratégico do Pólo Automotivo Sul Fluminense dá o seguinte depoimento.

“Hoje a maior concentração de indústria automobilística no Brasil, em termos de montadora, está aqui nessa região, por incrível que pareça. Isso é bom e perigoso ao mesmo tempo.

Em termos de empresa e potencial hoje nós já somos a segunda em termos de empresa. “Mas, realmente em termos de volume de produção ainda não” (Entrevistado 1).

Quando o entrevistado diz “bom e perigoso ao mesmo tempo”, ele está comparando a região Sul Fluminense à região do ABC Paulista, onde houve um grande crescimento devido a concentração de montadoras e fábricas; o entrevistado teme que a região Sul Fluminense não tenha condições nem infraestrutura para suportar um crescimento em volume dessa magnitude, pois primeiramente as condições devem ser melhoradas para as empresas que já estão instaladas na região.

A MAN-Volkswagen, instalada em Resende, atingiu a marca de meio milhão de veículos produzidos nos últimos 15 anos de atividade, tornando-se a maior fabricante e exportadora nacional. Segundo a CODIN (2014), com a expansão da fábrica, em curso, um investimento de US\$ 750 milhões, a produção dará mais um salto, passando de 80 mil para 200 mil unidades por ano. A Peugeot-Citroen está investindo na ampliação de suas instalações em Porto Real, o que elevará a produção de veículos dos atuais 150.000 para 300.000 por ano, até 2015, e a de motores, hoje de 280 mil unidades/ano, a 600 mil, com potencial para atingir a marca de 800.000 anuais.

Já a Nissan, também em Resende, tem sua primeira planta no Brasil, que inclui uma unidade de fabricação de motores e ocupa uma área de 3,0 milhões de metros quadrados, dos quais 500 mil são destinados aos fornecedores consolidando nova e importante cadeia produtiva. Com investimentos de US\$ 3 bilhões, a fábrica iniciou sua operação no primeiro semestre de 2014 com capacidade de produção anual de 200 mil veículos automotores, gerando 2.000 empregos diretos. No setor, o Estado do Rio oferece uma série de incentivos, tais como o apoio em definições logísticas e de locais de instalação, benefícios fiscais na importação de equipamentos e maquinário, apoio para obtenção de licenças ambientais e em negociações com municípios (CODIN, 2014).

As seções seguintes tratarão das categorias de análise pormenorizadas segundo as entrevistas, onde se procura demonstrar a aproximação do desenvolvimento da região Sul Fluminense, com o desenvolvimento das empresas do setor automobilístico na região.

### 4.3 Desenvolvimento regional e econômico

Esta seção aborda o desenvolvimento regional e econômico do Sul Fluminense, em especial os municípios onde as empresas do Pólo Automotivo se localizam. Veremos como que as ações de desenvolvimento das empresas do setor, impactam no desenvolvimento da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense e influenciam as ações de desenvolvimento municipal.

Conforme foi abordado no segundo capítulo deste trabalho, a região Sul Fluminense é composta por quatorze municípios com características peculiares a cada um e vocações distintas. Sendo assim, cada município trilhou seu próprio caminho para o desenvolvimento, estando este atrelado a sua vocação de origem.

“Eu acredito que todo município, toda gestão tem que voltar para o crescimento de seu município e da sua região.  
A questão do desenvolvimento econômico especificamente é diferente porque vai muito da característica de cada região.  
Cada município mantém a sua vocação é a necessidade da gente aproveitar a oportunidade” (Entrevistado 4).

Segundo o Entrevistado 4, representante da prefeitura de Resende, o fato do município manter sua vocação depende em grande medida de aproveitar as oportunidades que estão sendo ofertadas naquele período, conforme aconteceu com alguns municípios da região

Temos que nos últimos anos, mais especificamente há uns cinco ou seis anos, o desenvolvimento socioeconômico da região Sul Fluminense tem convergido para o Pólo Automotivo, é um consenso das administrações públicas, no entanto, é importante que fique claro, que até mesmo devido às suas vocações, não são todos os municípios que passaram a experimentar essa nova via de desenvolvimento assim como seus benefícios.

“O grande *boom* foi sem dúvida de cinco, seis anos para cá na região em que houve uma sensibilidade de enxergar isso; a necessidade de não ser imediatista. Tem muitas ações que a gente não vai colher fruto político agora nessa gestão, a gente vai deixar para frente.  
Eu não vejo nenhum foco no segmento automotivo no Estado do Rio que não seja aqui. Angra dos Reis tentou e continua tentando essa revitalização da questão portuária, questão dos estaleiros, reativação dos estaleiros que estavam fechados, eu acho que existe essa preocupação no desenvolvimento econômico e industrial de cada região conforme a sua característica, mas não automotivo cada município na sua área” (Entrevistado 4).

A respeito das mudanças que ocorreram na estrutura econômica dos municípios nos últimos anos, alguns de fato decidiram manter sua vocação e seguir sua linha de desenvolvimento. Municípios como Volta Redonda, Barra Mansa, Barra do Piraí, Angra dos Reis, Paraty já têm suas atividades econômicas bastante enraizadas, os outros municípios menores geralmente dependem dos maiores que estão ao seu entorno. Atualmente podemos dizer que a região Sul Fluminense mantém dois principais centros de polarização industrial, um centro antes do Pólo Automotivo e outro depois. De um lado temos Volta Redonda e os municípios mais próximos girando em torno da siderurgia. Por outro lado, levando em consideração a lei de incentivos fiscais, Resende e os municípios ao seu redor estão atraindo novas empresas, trazendo um crescimento e desenvolvimento novo para estes municípios, que é o caso do trio: Resende, Porto Real e Itatiaia, conforme relatado pelo Entrevistado<sup>3</sup>, representante da prefeitura de Porto Real.

“Você tinha Volta Redonda com o eixo financeiro do siderúrgico ele hoje se volta para o automotivo. Você tinha Volta Redonda como a grande cidade da região, toda ela voltada para o siderúrgico e todas as cidades em torno gravitando em volta de Volta Redonda. Barra Mansa dava transporte, dava suporte com transportadoras, com o comércio e dormitório. Agora, em que pese que a lei de incentivo do automotivo, ela puxa um raio de 65 km para o automotivo. Ela pega de Itatiaia e vai até Piraí, eu acho que é complicado de mais para esse inicial de 35 km de Itatiaia a Porto Real onde está instalado o automotivo, já existem problemas muito grandes para serem resolvidos. Em contraponto, o que pensa o Estado? Eu preciso trazer desenvolvimento econômico para as outras cidades do Sul Fluminense, trazer a riqueza para a região. Então eu preciso pegar Itatiaia, Resende, Porto Real, o que tem em Itatiaia, Resende, Porto Real eu tenho que jogar para Quatis, Barra Mansa, Volta Redonda, para Barra do Piraí, para Piraí, para Vassouras. Só que eu acho que enquanto não fizer a lição de casa na microrregião eu acho um pouco receoso trazer isso para a região, porque eu só vou aumentar os meus problemas. Entendeu? Eu acho que Barra Mansa tem que encontrar a sua nova vocação. Volta Redonda tem realmente o nicho do siderúrgico muito forte e a prestação de serviço também, ela está bem estruturada porque ela tem uma população de 300.000 habitantes, com um poder aquisitivo relativamente bom, ela está construindo um hospital grande, ela tem uma rede de serviços melhor que as outras cidades. Mas, a cidade hoje de Resende que, por exemplo, polarizando do outro lado, seria a maior cidade, onde está ali encruada no automotivo, a cidade hoje está crescendo muito” (Entrevistado 3).

Para o Entrevistado<sup>3</sup>, a “lição de casa” seria os municípios onde as empresas do Pólo Automotivo estão instaladas, Resende, Porto Real e Itatiaia, terem condições de atenderem de forma satisfatória as demandas do Pólo, dando condições e o suporte necessário para o desenvolvimento das empresas e dos municípios. Além disso, o

representante da prefeitura de Porto Real reconhece a necessidade que a administração pública tem de dar essas condições, destaca o seguinte motivo:

“Itatiaia, Resende, Porto Real e Quatis; estão politicamente ligadas as montadoras e tem o mesmo sistema, quando falo das autopeças e do pessoal de logística. Em Porto Real, a economia do município, grande parte dela advém da Peugeot pode-se dizer que 70 por cento da arrecadação do município advém da Peugeot. Ela é baseada no automotivo. E o crescimento da cidade, inclusive industrial, eu estou dizendo automotivo por que são os sistemistas, os fornecedores e a logística que vai de encontro completamente com automotivo que cresce. Todas as indústrias que tem no município - exceto a Coca Cola - todas elas estão relacionadas ao setor automotivo. A tendência agora com essa ganha de produção é escalar com essas quatro montadoras... Essa questão de virem novas indústrias para região, de fornecedores de autopeças vai ser muito maior. No que você começa a identificar investimentos de outros ramos” (Entrevistado 3).

Quatis está ligada politicamente aos três municípios, como cita o Entrevistado, porém não tem nenhuma montadora, nem fornecedor, nem sistemista instalados no seu território. O principal benefício para este município é a empregabilidade; segundo o Entrevistado 3, a maioria da mão de obra de Quatis está empregada em Porto Real. A questão do emprego e renda é motivo de preocupação para a administração pública. Como Porto Real e Resende, , são responsáveis pela geração de emprego e renda de Quatis, por exemplo, existe uma preocupação política que tem se afirmado entre as administrações públicas, devido a isso também, o objetivo das prefeituras é que o desenvolvimento beneficie todos os municípios e não só para aqueles que abrigam as empresas do setor automobilístico.

“Por que hoje os prefeitos se juntaram pra ver a questão do emprego e renda? Por que hoje mais do que o dinheiro o emprego é a maior moeda política. O emprego e renda pra prefeitura o que é? É pegar o morador e o colocar em um emprego, por que aí ele para de “encher o saco” pra arrumar emprego na prefeitura. Quando o bicho está pegando a prefeitura vira o empregador, todo mundo quer um empreguinho, hoje a maior moeda de troca política é o emprego, mais do que a grana é o emprego, hoje todo mundo quer o emprego. Qual é a tônica? Na discussão o que procura a administração pública, um jeito do cara trabalhar lá na fábrica ou no que vier da fábrica, para tirar o peso das costas dele de ter que bancar alguém ou arrumar emprego pra alguém ou o cara ficar pendurado na máquina [prefeitura], por que o cara não tem emprego vai dormir mal, vai comer mal, vai baixar no hospital, vai pedir remédio, aquele problema todo. O da fábrica é o seguinte, é qualificação, eu preciso que você qualifique a mão de obra para que eu contrate mão de obra do município, pra poder para de pagar o ônibus, por que ônibus está caro e cai no meu custo, preciso que você construa um monte de casas aí pra ter bastante casa, para que o aluguel fique barato, porque senão o cara não vai vir pra cá... É a necessidade e possibilidade, cada um dentro da sua ótica” (Entrevistado 3).



Podemos constatar assim, a importância no atendimento da demanda das empresas pelos municípios, porque se a fábrica não empregar, a prefeitura terá que empregar, e como a prefeitura não quer arcar com o ônus de ter os moradores pendurados na “máquina”, tem que viabilizar as demandas das empresas, seja quais forem. Se as empresas querem qualificação de mão de obra, o município vai providenciar, porque é interessante para ambos, conforme disse o representante da prefeitura “cada um dentro da sua ótica”, para prefeitura significa empregabilidade, para a empresa, trabalhadores, mão de obra qualificada.

É por isso que a administração pública, não só do município de Porto Real, mas também os municípios de Resende e Itatiaia procuram atender às necessidades das empresas, pois elas representam arrecadação, crescimento e atração de novos investimentos para o município. Em razão de tais motivos, os municípios tendem a se tornarem mais competitivos, até mesmo para acompanhar o crescimento das empresas, devemos entender que os municípios estão começando a buscar meios para atender de maneira satisfatória a demanda das empresas, conforme relatado pelo Entrevistado 3. O principal meio são as parcerias, para que assim todos os municípios tenham também condições de caminhar juntos, devido a isso as empresas intervêm na organização da cidade, conforme citado pela prefeitura de Porto Real:

“A prefeitura na verdade começa a se inserir nesse trabalho, da mesma forma que as montadoras, as indústrias começaram a intervir na cidade criar uma organização voltada para melhorar a competitividade deles; que esse é o objetivo do *cluster*, aumentar a competitividade das montadoras. A administração pública começa também a tentar se tornar mais competitiva para atender o mercado e as principais cidades vão entender isso” (Entrevistado 3).

No que concerne ao desenvolvimento econômico e regional, segundo os municípios onde as empresas do Pólo estão instaladas, existem motivos estratégicos para a escolha dos mesmos, alavancados sem dúvida, pela lei de incentivos fiscais, para instalação das empresas. Com relação às questões estratégicas, o Entrevistado 4, representando a prefeitura de Resende, expõe sua visão, baseado na localização do município, na gestão pública e na qualidade de vida, além disso ressalta o bom relacionamento do governo municipal com os governos estadual e federal e com instituições de apoio, a exemplo da CODIN. São diversos fatores que fazem um

determinado local ser atrativo do ponto de vista econômico, a instalação de uma empresa, ou mais que isso de um Pólo, é alvo de várias regiões, neste caso a competitividade entre elas pode ser um diferencial, pois as empresas vão optar pela região que tem mais a oferecer.

“Resende está estrategicamente bem localizada, está entre Rio, São Paulo e não está muito longe de Belo Horizonte, que são os três maiores pólos econômicos do país. Não adianta também Resende ser atrativa se não estivesse muito bem localizada, mas se não fosse uma cidade com uma qualidade de vida interessante, teria um alto custo porque não estaria bem localizada, não adianta Resende está bem localizada e não ser uma cidade boa para se morar se não se investisse em capacitação, não adiantaria se Resende fosse boa de localização e a capacitação não fosse bem gerida; então na verdade não tem uma receita de bolo para você colocar: nós somos um Pólo Automotivo só por causa disso, disso, disso! Aí tem também as ações mais institucionais que é a nossa relação com o governo do Estado, relação com o governo federal onde tem uma ponte aberta com a CODIN e com a Secretaria de Desenvolvimento do Estado que sempre que é passado para o governo de Resende deveres de casa...” (Entrevistado 4).

Os “deveres de casa” são apresentados como uma via de mão dupla, o que o governo e as instituições pedem os municípios fazem para que assim eles possam ter portas abertas com os mesmos. De igual maneira o Entrevistado 3 também coloca as questões estratégicas quanto a escolha do município de Porto Real para instalação das empresas, focando na localização, disponibilidade de áreas para construção, tanto de empresas, suas ampliações futuras e também de habitações para a população que possa vir morar na cidade por causa das empresas, que é um interesse do município e das empresas. Para o município é interessante, aumenta a arrecadação, o município cresce territorialmente, aquece o comércio, gera emprego e renda, aumenta a disponibilidade de mão de obra, atrai instituições de ensino. Para as empresas o fator principal é a redução de custos, com um trabalhador local, a empresa paga menos transporte, diminuem as chances de atrasos ou falta no trabalho, por motivos externos, principalmente para as empresas que trabalham sob o regime de turnos.

“Uma cidade que tem 50 quilômetros quadrados, com 70 por cento do seu território em aberto, ela pode ser modelada. Então, a cidade foi toda programada, projetada. Nós hoje não temos 20.000 habitantes, tem essa vantagem. A cidade pode estruturar o crescimento dela de forma organizada, não temos problemas urbanísticos em seu entorno e também o crescimento da população é linkado com essa realidade, de crescimento e consolidação do automotivo e com a vinda das riquezas. Então veja bem uma coisa, a população da cidade é de quase 20 mil habitantes a população do automotivo que é a população flutuante, é quase igual. Essa população é que gera essa riqueza do ICMS, mas não mora aqui, então paga o almoço e não deixa a

janta. Pro cluster... pro município é interessante o quê? Que eu traga parte dessa população flutuante pra dentro da cidade pra morar aqui, pra gastar aqui, porque com isso vou fortalecer o comércio e os prestadores de serviços, reduzir o custo operacional” (Entrevistado 3).

Percebemos uma forte conciliação do interesse no crescimento da cidade com o interesse no crescimento da empresa, através da citação, e com a riqueza que as mesmas geram isso aliado a intenção da prefeitura de trazer a população flutuante para residir no município.

Com relação à lei de incentivos fiscais, o representante da prefeitura de Itatiaia relata os benefícios para o município decorrentes das contrapartidas assumidas pela empresa por se instalar naquele local, conforme citado na seção 3.2. São essas contrapartidas que impulsionam o desenvolvimento do município em diversas áreas, pois muitas vezes tais benefícios alcançam até mesmo os municípios vizinhos, gerando externalidades positivas para os arredores, conforme tratado no primeiro capítulo deste trabalho. Desta forma a região é beneficiada, visto que essas contrapartidas que as empresas têm que dar alcançam diversos setores de responsabilidade municipal que passa a ser compartilhado com a empresa.

“A partir de 2009 foi implementado no município de Itatiaia, uma lei de incentivos fiscais. No qual ela dá incentivos, atrativos para as empresas que se instalarem no município de Itatiaia, então todas as empresas hoje que a partir de 2009 estão instaladas no município de Itatiaia elas fazem parte desse programa, ela fala quais são as condições pra empresa se instalar e quais são os incentivos, quais são os empregos diretos, empregos indiretos. Tem a questão também do que vai ser incentivado, no caso vai ter redução de IPTU, ISS, ICMS, isso depende muito da linha, da empresa e também tem a contrapartida que, no caso é projetos sociais, projetos que vão ser instalados no município de Itatiaia, como cursos de capacitação para os moradores de Itatiaia e da região, isso depende muito do segmento da empresa. A Jaguar Land Rover, que está sendo instalada no município, e provavelmente em 2016 vai ter inauguração eles também fazem parte, óbvio, dessa lei e eles estão incentivando muito o município de Itatiaia para o crescimento, tanto social, humano, crescimento profissional, educacional” (Entrevistado 5).

Essas contrapartidas algumas vezes são determinadas pelas empresas ou podem ser acordadas com os municípios, para que elas sejam direcionadas numa área mais carente de projetos, como foi o exemplo da empresa Nissan, que conciliou uma demanda do município com uma prioridade da empresa. Algumas áreas são atendidas tendo em vista outras que também é prioridade como a questão do emprego e o incentivo a novos investimentos.

“A contrapartida da Nissan na colocação da fábrica deles aqui, é a parceria prefeitura x Nissan, uma creche, um investimento de mais de dois milhões de reais. A prefeitura sugeriu que fosse uma creche. Parece-me que existe uma prioridade da Nissan na área, no setor de educação e a gente está com bastante obra, tem projeto de colégio para 2015/2016, de mais algumas escolas no município. A questão da creche estamos achando muito importante principalmente por causa do emprego das mulheres” (Entrevistado 4).

De acordo com o Entrevistado 4 os incentivos têm que ser concedidos de forma responsável, senão o município dá muito incentivo e as empresas não geram os benefícios resultante das contrapartidas acordadas, sendo que os maiores tributos para o segmento industrial são os tributos estadual e federal. No entanto, o município se preocupa com os resultados que a empresa vai gerar como emprego, renda, responsabilidade social, etc., afinal, o resultado das empresas pode gerar desenvolvimento ou transtornos para o município e seu entorno. Na administração pública, a arrecadação municipal é para o atendimento do município e da população e deve ser investido de forma consciente, dessa forma a gestão municipal deve priorizar de modo responsável seus incentivos a analisar criteriosamente a contrapartida que determinada empresa vai dar.

“Existem muitas ações por aí, espalhadas, imediatistas, é bom que no futuro venha valer à pena porque você deu um incentivo absurdo àquela empresa e ela não gerou um resultado social para o município. Então a gente tem que fazer toda essa projeção se é interessante dar aquele incentivo, se é interessante a prefeitura pegar uma área dela e dar uma cessão sem ônus para colocar uma empresa lá, o que essa empresa vai gerar em troca? Vai gerar quantidade de emprego e um resultado social interessante para que disponibilize aquela área para ela? Não é tão fácil, ”quero que você me isente de IPTU por 50 anos”. Beleza, o que vai dar isso? Qual o resultado que a empresa deu? Era melhor não ter dado essa isenção e com esse IPTU que ela tinha me repassado eu tinha aplicado de maneira social muito melhor? Então não é tão fácil, mas a gente tem uma equipe técnica somente para analisar essa questão dos incentivos fiscais e a gente não só elabora esses incentivos a nível municipal como a gente pesquisa a nível estadual e federal e propõe ao Estado também e que é sempre muito bem recebido. Em minha opinião o Estado do Rio de Janeiro tem o melhor secretário de desenvolvimento do país, a gente tem um secretário de desenvolvimento muito competente que trabalha para desenvolver nosso Estado” (Entrevistado 4).

Contudo, além dessas preocupações, tanto os municípios quanto o Pólo Automotivo têm o interesse de atrair mais empresas para a região, sendo do segmento automobilístico, além das montadoras ou fábricas vem também os seus fornecedores e os municípios querem fomentar isso por entender que essa atração de empresas agrega crescimento econômico para a cidade. Segundo o Entrevistado 5, e o representante do Pólo, municípios que já possuem o segmento automobilístico querem continuar

fomentando-o, até porque os fornecedores vêm junto com essas empresas, é fato, como vimos no primeiro capítulo, que a indústria automobilística segue uma padronização de nível internacional, sua cadeia é global, então essas empresas, no caso da região todas de origem estrangeira, trazem consigo seus fornecedores, na maioria das vezes instaladas a poucos metros da fábrica. Mas também há o interesse na atração de empresas de outros segmentos, como veremos mais adiante.

“A gente continua trabalhando, a gente pensa também que não basta à empresa; amanhã a Ferrari quer vir para Resende eu vou dizer que não quero? Claro que eu quero que a Ferrari venha para Resende. Quanto mais, melhor! Mas de maneira responsável. Então a gente tenta crescer, mas de maneira responsável. Resende é uma cidade muito pequena e que o bom da gente é a qualidade de vida, a gente não quer perder isso, quer crescer economicamente, mas com qualidade de vida” (Entrevistado 4).

O Entrevistado 5, representante do poder público de Itatiaia, relata a importância das empresas do setor automobilístico no município para a atração de novas empresas e novos empreendimentos para a região. As empresas atraíram micro e pequenos empreendedores de vários setores como hotelaria, comércio, prestadores de serviços, terceirizadas para construção das fábricas. Revela ainda que a prefeitura do município inaugurou recentemente a sala do empreendedor, devido ao aumento dos micro e pequenos empresários e a procura de futuros empreendedores. Estes empreendedores são tanto do município de Itatiaia quanto da região, ou seja, é o desenvolvimento econômico do município sendo alavancado devido à presença, em especial, das multinacionais do setor automobilístico.

“Acho muito importante a questão do micro empreendedor. Muitos cresceram após a instalação das empresas, inclusive no município de Itatiaia. Porque quando a gente atrai as empresas para o município isso gera um crescimento geral, desenvolvimento, porque se eu trago uma empresa para o município automaticamente fomenta o meu turismo de negócios, fomenta o meu comércio, fomenta os micro e pequenos empresários, no caso a gente tem vários empresários aqui que vieram se instalar na nossa região por conta das empresas. Hoje a gente já tem uma sala de empreendedor que foi a partir desse ano inaugurada” (Entrevistado 5).

Com a atração de novas empresas, a arrecadação do município de Itatiaia mais que triplicou num período de cinco anos, representando um aumento expressivo para o desenvolvimento econômico local e as expectativas do município aumentam motivadas pela instalação da nova integrante do Pólo Automotivo que também trará sua rede de fornecedores.

“Desde 2009 foram mais de 23 empresas para o município de Itatiaia e para um município pequeno igual ao nosso foi um grande marco. Porque antes de 2009, eram R\$ 50 milhões de arrecadação, hoje em dia a gente tem R\$ 190 milhões. A arrecadação do município ela praticamente triplicada e vai aumentar muito mais agora porque a gente vai ter a inauguração da Jaguar Land Rover que vai aumentar muito a arrecadação do município” (Entrevistado 5).

No entanto, há ainda a intenção por parte de alguns municípios de diversificar a atividade econômica municipal, atraindo empresas de outros ramos de atividade. Dado que esta configuração de Pólo Automotivo é uma realidade relativamente nova para a região, tal interesse surgiu principalmente a partir da crise que o setor automobilístico vem enfrentando recentemente, sentida com mais impactos negativos nos últimos dois anos. Com isso os municípios pretendem fazer uma seleção com o objetivo de diversificar o segmento, no entanto, salvo algumas exceções, os municípios limitariam sua aceitação as empresas como é o caso das poluentes, por exemplo.

“A gente incentiva para autopeças, para automotiva, mas também para diversificar um pouco esse nicho, porque eu tenho que reduzir essa minha dependência financeira do automotivo, porque se tem crise a gente fica em situação apertada, eu estou tendo que mandar [os empregados] embora para poder adequar meu orçamento.

A indústria que vem agora com incentivo existe uma comissão que analisa o que ela vai trazer, o quanto ela vai investir, quantos empregos ele vai gerar, eu priorizo pra apoiar, se ela é poluente ou não, eu vou ver se ele é só automotivo ou se ele é de outra coisa” (Entrevistado 3).

Outra questão é a seguinte: conforme tratado no primeiro capítulo, o setor automobilístico é voltado para o mercado externo, depende das demandas e do dinamismo que é dado de forma globalizada, isso também é um ponto bastante preocupante para os agentes do desenvolvimento econômico regional, pois se o mercado externo vai mal a economia local baseada neste segmento sente diretamente o reflexo.

Várias questões são preocupantes para a administração municipal, porém a de maior destaque está sendo a empregabilidade: há alguns meses o setor automobilístico da região Sul Fluminense, só está demitindo, gerando uma desaceleração da economia local, pois não só as empresas reduzem suas atividades, como também aquelas que têm suas atividades relacionadas ao setor. No sentido de diversificar o segmento, o Entrevistado da prefeitura de Resende aponta algumas alternativas, como o segmento têxtil e a linha branca, que são os eletrodomésticos. Para que os municípios não percam suas receitas nos períodos de crise.

“Ela [a indústria] depende muito da questão da exportação, não é nem do mercado interno, depende da exportação e a gente está em crise há alguns anos, vamos para o segundo ano de crise, daqui a pouco vai fazer uma década de crise! É uma questão de estratégia de mercado, de a fábrica pegar os canhões dela e apontar para outro lugar, fazer um estudo quem está em crescimento, a Índia? Vamos vender carro para Índia qual o tipo de carro que ela gosta? Então vai vender para Índia, para China, vai fazer o inverso. Vender carro para China? Porque lá o carro é muito barato, mas vamos vender... O que eu acho, quais são as ações, nossas preocupações com essa questão de crise, a gente já está fazendo tudo isso: é não concentrar somente em um segmento, agora é difícil você fugir do setor automotivo porque é competente a nós. Se você quiser comer pão de queijo bom você vai para aonde? Você vai para Minas. Então se você quer montar uma fábrica de automóveis onde está concentrado? Eu vou para Resende, vou para o ABC, vou para Juiz de Fora, vou para a região metropolitana de Pernambuco, são os nossos pólos automotivos então quer dizer, a gente está até trabalhando junto do Governo do Estado nisso, para dar uma diversificada nesse segmento industrial aqui da nossa região. Por exemplo, segmento têxtil, será que seria uma boa, a gente tem como acomodar a indústria têxtil? Eu acho que ela não cabe mais em Minas, está muito concentrado em Minas o segmento têxtil, não dá para ver maneira de atrair esse segmento para cá? A linha branca que quase nunca está em crise, será que a gente não consegue trazer umas fabricas para região porque quando o setor automotivo estiver em crise você tem outro segmento para garantir um mínimo de receita para o município e também a questão mais importante que é a questão da empregabilidade, que é a preocupação social. Tem oito meses que é só deficitário o índice de emprego na região, está demitindo, não está empregando não. A cada mês só está demitindo, demitindo. É um reflexo do segmento no país hoje!” (Entrevistado 4).

E neste último ano de 2014, este cenário só piorou, as perspectivas do Pólo Automotivo e das administrações públicas foram lá embaixo, inclusive a previsão de investimentos, impactando negativamente os municípios. O Pólo atualmente está com um total de aproximadamente 2.000 demissões, sem previsão de quando retomará as contratações. Ao ser questionado sobre os projetos das empresas que estão em andamento ou projetos futuros, o responsável pelo Pólo Automotivo observa:

“A gente tem que considerar que estamos parados, todas as empresas, a crise pegou todo mundo. Nós [Peugeot] mandamos 1.500 pessoas embora, a Nissan mandou 300 pessoas, a Volkswagen mandou 250 pessoas e os outros também, então parou. Hoje nem se fala em formação, não temos, hoje o que tem já está tudo pronto, não se criou novo, é o que já está estabelecido. Para o período de 2014-2016, a gente tem 4 bilhões de investimento. Apesar de que caiu bem, com a crise a queda foi muito, muito grande. Esse valor era muito maior, a desaceleração é muito grande” (Entrevistado 1).

Como podemos perceber, a crise se abateu com grandes proporções sobre as empresas do segmento automobilístico na região Sul Fluminense, suas conseqüências afetam diretamente a economia e o desenvolvimento regional. Com a desaceleração e demissões que as empresas tiveram que fazer, os índices de desemprego aumentaram, a produção caiu, assim como o comércio dos municípios que giram em torno das

empresas integrantes do Pólo, os projetos sociais e de formação foram cancelados ou paralisados, enfim, só houve impactos negativos.

O Entrevistado 3 ainda destaca mais alguns pontos que vieram corroborar com este cenário de crise, que vem ao encontro com alguns dos pontos críticos destacados pelas empresas do Pólo Automotivo, pontuados no capítulo 2, como é o caso da energia, neste contexto seria qualidade e falta de energia, além disso destaca questões de ordem políticas que decidirão a nova conjuntura econômica do país

“Se tivesse hoje no auge do automotivo acho que não tinha nem energia elétrica para atender a demanda. Essa freada que se consolidou mais agora em 2014 porque, um ano de copa do mundo, um ano eleitoral, que então se redefina governo federal e redefina governo do Estado. Quem é que vai colocar muito dinheiro num momento desses de decisão? Vai ser a Dilma? Vai ser o Aécio? Vai ser o Pezão? Vai ser o Garotinho? Quer dizer, uma série de coisas que estão mudando que poderiam mudar a face econômica. Mesmo assim, mesmo sendo a Dilma, qual vai ser a da Dilma agora na política econômica? Ela vai permanecer com a mesma política econômica que ela mantinha antes ou agora vai mudar o modelo? O governador do Estado vai manter o tipo de investimento que ele fazia? Vai mudar? Então enquanto essas peças não se encaixarem, eu acho que o mercado também fica um pouco inseguro, e também o cenário internacional” (Entrevistado 3).

De acordo com o relato do Entrevistado, notamos que o empresariado está inseguro para tomar suas decisões de investimento num período de tantas mudanças atrelado à crise.

A crise é de ordem nacional e internacional, e sem dúvida abateu as atividades econômicas dos municípios, no entanto outra questão que é vista como um entrave ao desenvolvimento local e regional pelos entrevistados, que poderia estar sendo mais bem explorada entre os municípios e o Pólo Automotivo, é a comunicação entre eles, existe pouco diálogo entre os municípios e entre o Pólo e os municípios. O Entrevistado 4 lamenta a pouca integração entre os representantes do Pólo com os representantes do município e vice versa, pois todos saem perdendo, ressalta que perde o desenvolvimento da região como um todo, pois essa integração é fundamental para resolução de problemas comuns e até mesmo para a criação de políticas públicas que beneficiem ao município e as empresas.

“Existe esse intercâmbio. Mas eu acho que deveria ser bem maior. Quanto mais o *cluster* souber o que eu estou fazendo, melhor para o *cluster*. Quanto mais eu souber quais as necessidades, melhor para o *cluster* entendeu? E tudo que for melhor para o *cluster* é bom para o município. O Pólo procura muito



pouco a secretaria a nível formal. Para desenvolvimento planejado do trabalho existe muito pouca relação, é uma crítica que eu faço ao Pólo e eu acho que deveria ter, mas também não sei se a falha é nossa. É uma crítica para a gente pensar junto e ver como integrar. Eu acho assim, quando vem uma empresa para Itatiaia, Resende ganha, Porto Real ganha todas ganham, ganha Quatis” (Entrevistado 4).

A falta de comunicação também ocorre entre os municípios. Eles não interagem na elaboração e execução de projetos que visam o desenvolvimento da região. Algumas vezes a gestão pública elabora projetos que são congruentes ao de outros municípios, gerando um retardo das ações públicas, pois ao invés de otimizarem suas ações trabalhando na solução de outros problemas, em debate porém não resolvidos, trabalham na elaboração e execução de um mesmo projeto. Cabe ressaltar que este aspecto também é mencionado em Lima (2005). O Entrevistado 4 relata que a administração municipal é transparente, mas não são próximas no sentido de resolver um problema comum a nível regional

“É mais difícil porque geralmente cada prefeitura é específica no seu projeto” (Entrevistado 5).

“Não existe esse intercâmbio tão próximo também. O governo também faz esses acompanhamentos, mas não existe essa cumplicidade tão grande. São bastante transparentes, mas não são tão cúmplices assim, deveria ser, mas não é” (Entrevistado 4).

O Entrevistado deixa claro essa necessidade de aproximação, visto que beneficiaria a todos e reconhece ser uma falha dos municípios. Cita como exemplo a proximidade entre os municípios de Porto Real e Quatis, talvez por um interesse maior de compartilharem as ações públicas e de Quatis criar suas próprias ações, pois como visto anteriormente, Porto Real e Resende tem interesse no desenvolvimento econômico e social de Quatis, desta forma caso este município tivesse condições de criar seus próprios meios de desenvolvimento, seria uma forma de Porto Real e Resende se isentarem dessa responsabilidade.

“Eu acho que é uma falha, porque eu enxergo em Porto Real e Quatis um maior interesse de fazer esse intercâmbio, essa troca de ideias, criar um conjunto de ações, como o *cluster* fez mais ou menos um modelo adaptado ao poder público, claro! Das prefeituras fazerem isso, eu não vejo não. Eu acho uma falha” (Entrevistado 4).

E mostra a vantagem da interação entre os municípios retomando o exemplo de Quatis, pois os municípios que não acompanham o desenvolvimento da região

representam um passivo para os demais. A nível regional a falta de interação é um problema para a construção de um sistema produtivo local. Para que isso seja evitado é preciso que haja sintonia na elaboração de políticas públicas, além de entrosamento com o Pólo Automotivo, por ser o maior demandante desses municípios.

“Hoje se vier uma empresa, que eu veja que está difícil montar ela no município, na mesma hora eu ligo para o prefeito de Quatis e convido ele para conhecer a empresa, e se não vier para mim, que venha para o meu vizinho. Eu tenho um passivo social que eu atendo Quatis, na questão da saúde e educação. Se Quatis melhorar, esse passivo social vai ser dela, não vai ser mais meu. Eu acho que falta um pouquinho de interação.

O desenvolvimento tem que ser regional porque se uma cidade se desenvolver sozinha e as outras ficarem à margem do desenvolvimento vai existir o passivo social dessas cidades. Então, é melhor que o desenvolvimento seja regional e equilibrado” (Entrevistado 4).

Nesse sentido, o Entrevistado 3, representante do município de Porto Real, diz que para acompanhar o desenvolvimento da região é necessário que os administradores públicos tenham uma visão macro e além disso, sensibilidade para enxergar as mudanças, assim ele faz uma retrospectiva das fases de desenvolvimento da região à luz das mudanças ao longo do tempo. Mais uma vez, retomamos a questão das vocações, alguns municípios continuam, mantêm o seu histórico, outros compartilham de um novo desenvolvimento, talvez pela proximidade territorial, e outros experimentam uma nova realidade. Por exemplo, Resende mudou sua trajetória, desde a década de 1990 com a instalação da primeira grande empresa do setor automobilístico e em consequência de tal crescimento criou-se até mesmo um novo município, Porto Real, desmembrado de Resende devido ao crescimento da indústria automobilística.

“O grande negócio é o seguinte, você tem que ver as fases, as mudanças são muito grandes, a fase, a cidade e o contexto. Se você pegar a cidade na época da lavoura de café, por exemplo, você tinha a fase, o tipo social e a cidade, qual era a cidade? Vassouras, a Rainha do Café, tinha os fazendeiros do café, acabou isso, aí veio o leite, Barra Mansa e Resende que mandou, acabou aquela fase, aí veio a fase da ferrovia, Barra do Piraí, o bispo até morava lá, o entroncamento ferroviário do Brasil era lá em Barra do Piraí, aí cresceu a cidade, aí depois acabou veio a siderúrgica, Volta Redonda, agora é a automotiva, aí muda todo o contexto porque a região muda é outro tipo de coisa. Então eu acho que o grande desafio que existe hoje é o administrador público ter essa sensibilidade e essa visão macro e diversificar, porque não é só uma coisa que vai trazer dinheiro? Vai, mas vai comprometer muito” (Entrevistado3).

Cada fase dita uma linha de desenvolvimento, mesmo que cada município tenha suas características, seu histórico, pois é uma região com quatorze municípios díspares, no que tange ao desenvolvimento, cada um precisa se encontrar, se reinventar ou

integrar-se com os outros para compartilhar os desafios e os resultados do desenvolvimento. No entanto, para o desenvolvimento do sistema produtivo local os representantes dos municípios precisam se alertar para a necessidade de compactuarem na mesma direção no que diz respeito aos mecanismos comuns que precisam desenvolver para o desenvolvimento econômico local e regional, para que seus esforços sejam otimização e viabilizem o desenvolvimento de forma consciente.

#### **4.4 Políticas Públicas de apoio às empresas em nível federal, estadual e municipal e as demandas das empresas**

Esta seção trata do relacionamento, em prol do desenvolvimento de políticas públicas, das prefeituras e das empresas do Pólo Automotivo entre si e com os governos estadual e federal, juntamente com as instituições de apoio que somam e viabilizam os meios para o desenvolvimento regional, nas diversas áreas tanto da administração pública quanto no atendimento das demandas das empresas. Discutiremos a interação, ou não, dos governos na elaboração e execução de políticas públicas de apoio às empresas e de desenvolvimento regional, em certa medida estas estão correlacionadas, e como o apoio das instituições reforçam tais ações.

O Pólo Automotivo Sul Fluminense, para alcançar seus objetivos, cumprir suas metas e gerar desenvolvimento para a região, conta principalmente com as políticas de apoio das três esferas do governo, além da demanda pela prestação de serviços educacionais do SENAI inserido no sistema FIRJAN, e algumas instituições de apoio como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a CODIN, e empresas como a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), operadora da via Dutra.

Com relação ao apoio, dos governos municipal e estadual, reforçados pelo apoio da CODIN, as empresas do setor automobilístico que se instalam na região, o Entrevistado<sup>2</sup>, representante do SENAI e o Entrevistado 4, especificamente a respeito da instalação da Nissan relatam o seguinte:

“A vinda da Nissan teve um braço do governo do Estado, da CODIN que fez a indicação de uma conselheira do sistema FIRJAN, então isso fortalece a nossa atuação na região” (Entrevistado 2).

“Têm as ações mais institucionais que é a nossa relação com o governo do Estado, relação com o governo federal onde tem uma ponte aberta com a CODIN e com a secretaria de desenvolvimento do Estado que sempre que é passado para o governo de Resende deveres de casa [nós fazemos], por isso também hoje somos uma referência” (Entrevistado 4).

Mais uma vez a prefeitura de Resende ressalta o pronto atendimento as demandas do governo do Estado, dita em forma de “deveres de casa”, esse cumprimento dá passagem para que o governo de Estado também viabilize as demandas do município.

Ainda nesse sentido o Entrevistado 3 faz as seguintes colocações sobre incentivos fiscais, apontando-os como os principais motivos para instalação e ampliação de empresas na região. E também ao pronto atendimento da prefeitura as solicitações das empresas, como a exemplo da criação de uma lei de incentivos fiscais em Porto Real a pedido da Peugeot, tendo nessa parceria um interesse mútuo.

“Seja individualmente, cada município tem a sua política pública voltada para atender esse tipo de segmento, aqui em Porto Real, por exemplo, nós temos hoje uma lei de incentivos fiscais voltadas para a ampliação e a instalação de novos investimentos, com política de redução de impostos no ISS, IPTU e TBI.

Nós fizemos uma lei, a pedido da Peugeot, uma lei de incentivos fiscais, que foi aprovada agora em 2013, início agora de 2014 para a ampliação e novas instalações. A Peugeot tem uma relação muito boa com a prefeitura. “Porque a prefeitura na verdade, é um grande parceiro deles” (Entrevistado 3).

Percebemos pelo relato acima a flexibilidade que a administração pública tem com as solicitações das empresas integrantes do Pólo. Para que o Pólo Automotivo alcance seus objetivos, os apoios e as parcerias são de grande importância, por esse motivo e tendo em vista algumas áreas que são mais deficitárias na região, o Pólo expõe suas preocupações que são tratadas por cada subcomissão, conforme mencionadas no capítulo anterior. Estas subcomissões são desenvolvidas especificamente para levantar as demandas e tratar cada área, sendo que as de maior preocupação atualmente são energia e transporte. Dependendo da área e da abrangência da demanda as parcerias são desenvolvidas.

De acordo com o relato do representante do Pólo, os municípios algumas vezes não conseguem atender demandas básicas, como oferecer habitação e transporte, nem que seja por alguns dias. Os municípios se preocupam mais em atender as demandas específicas relacionadas às empresas, como instalação de novas empresas, ampliação, criação de leis de incentivo, do que providenciar o atendimento de necessidades básicas, por não entenderem que é tão importante quanto.

Os municípios visam, com isso, o aumento na arrecadação. Afinal de contas as empresas geram um alto retorno além das contrapartidas que impactam de forma positiva os municípios e que é um dever da empresa, ou seja, não demanda grandes preocupações visto que é de responsabilidade das mesmas e o retorno maior é o desenvolvimento local em primeira instância. A criação de conjuntos habitacionais, na visão dos governos, gera mais problemas que solução.

“Quais são nossos objetivos? Garantir que as condições atuais de competitividade se desenvolvam, apesar do aumento da demanda por recursos gerados pela presença de novas empresas na região. Em tudo o que você puder imaginar, quando chega alguém é um transtorno pra quem já está instalado. A gente não consegue arrumar ônibus para levar o funcionário. Não consegue arrumar casa para as pessoas, não tem casa, não tem médico.

O nosso problema é a infraestrutura, não é construir a casa. A prefeitura tem que dar esgoto, água, saneamento básico, ruas e, além disso, depois em outras conversas mais isoladas com os prefeitos eles disseram: “nós queremos as fábricas, não queremos outras pessoas morando aqui, a fábrica gera imposto, as casas só te geram IPTU é muito mais dor de cabeça”.

Coisas simples, mas não tem.

Nós falamos “estamos com esse problema, vocês podem fazer dessa maneira” e nossa maior surpresa é que eles [Governo] não sabiam disso. Pontos de preocupação, energia, transporte, habitação, meio ambiente e tributos. Energia e transporte. Hoje é crítico para nós” (Entrevistado 1).

Percebemos que mais do que diálogo entre os municípios, e entre estes e as empresas, falta conscientização por parte dos municípios. Fato este que também pode ser constatado pela falta de visão integrada dos representantes dos municípios. Nenhum dos municípios onde as empresas estão instaladas se dispôs a oferecer a infraestrutura básica para a construção de casas populares, apresentando como alternativa, moradias no município de Quatis. Porém o mesmo não tem receita para fazer frente a tais investimentos, visto que não possui nenhuma empresa de grande porte instalada em seu território, e o governo do Estado por sua vez, expôs ao Pólo que tal demanda deve ser atendida pelos municípios.

Se fosse para construir condomínios de luxo, talvez o discurso fosse outro, haveria o interesse da administração pública dos municípios. O município, como é o caso, por exemplo, de Porto Real, relata que tem o interesse de trazer a população flutuante para residir no município, mas em que condições? Há falta de visão e entendimento da real necessidade das empresas, como mostrado na Entrevista 1:

Nós [governo municipal] estamos fazendo um condomínio no estilo de Alphaville de SP [...] A gente [Pólo] não está preocupado com isso, o nosso problema é residência popular (Entrevistado 1).

Residência popular, nem todos os municípios querem construir. Nesse caso, está faltando a visão macro e a sensibilidade de enxergar as mudanças por parte da administração pública, como relatado pelo Entrevistado 3 na seção anterior, para que os municípios e a região se desenvolva, pois nota-se que a visão dos governantes municipais está bastante limitada e seletiva. Destaca-se neste caso, a crítica, que as empresas têm à atuação da prefeitura, pois apesar de todo discurso favorável a parcerias empresas – municípios, discutido mais adiante, na prática há dúvidas ou críticas entre as partes. O que denota falta de alinhamento e entendimento quanto às necessidades.

Retomando a questão dos pontos críticos, o representante do Pólo Automotivo faz um alerta importante em relação ao fornecimento de energia e transporte, que se não atendidos, coloca em risco suas operações causando prejuízos para as empresas e consequentemente para a economia não só da região.

“Não é que haverá falta de energia. Energia nós temos na região, nós não temos é qualidade de energia. Pra você ter uma ideia, na sua casa, às vezes não dá uma piscada? A luz não fica piscando, então você corre o risco de queimar sua TV, alguma coisa desse tipo, agora, imagine uma fábrica como a Peugeot que tem 200 robôs, que tem um computador. Sabe essa piscada o que acontece? O robô pára, ele perde a programação, tem que voltar tudo e sabe quanto tempo leva? Mais de 3h pra fazer isso. Sabe quantos carros perdemos em 3h? 120 carros. São 120 carros que deixamos de fazer. E transporte, hoje temos um grave problema de transporte, a Dutra se transformou numa grande avenida” (Entrevistado 1).

Desse modo, o representante do Pólo Automotivo identifica os pontos críticos; conforme mencionado pelo Entrevistado, os mais críticos no momento são energia e transporte, e leva suas demandas ao poder público seja ele federal, estadual ou municipal dependendo do nível de atuação, apoiado no que concerne, pelas instituições de apoio. Em compensação as administrações públicas se sensibilizam na tentativa de resolver os problemas, ainda que de forma incipiente segundo os Entrevistados 3 e 4.

“Então da mesma forma que o *cluster* se reuniu no intuito de pegar os problemas comuns às montadoras, dos fornecedores e buscar soluções, sejam no governo municipal, estadual ou federal, políticas públicas voltadas para essas soluções, aí você tem aqueles subgrupos que o *cluster* fala, um é para pessoas, habitação, transporte, energia, telecomunicações, impostos, quer dizer, os municípios também estão começando entender esse tipo de coisa. Nós temos buscado agora áreas na cidade públicas para a instalação de novos investimentos, nós também fizemos agora o plano diretor da cidade<sup>32</sup> sem a

<sup>32</sup> Lima (2005) aborda a questão do Plano Diretor em seu trabalho. Atualmente, o município de Porto Real possui um Plano Diretor, de fundamental importância para o planejamento do município, no que

necessidade de fazer legal, porque a princípio ainda não tivemos tempo, já fizemos a primeira etapa para começar a mapear o que gente quer de crescimento na cidade, então os municípios começam a ter as suas políticas públicas individuais, voltadas para as áreas que o *cluster* está demandando” (Entrevistado 3).

“O grande *boom* foi sem dúvida de cinco, seis anos para cá na região em que houve uma sensibilidade do prefeito da cidade de enxergar isso; a necessidade de não ser imediatista. Tem muitas ações que a gente não vai colher fruto político agora nessa gestão, a gente vai deixar para frente.

O *cluster* é uma coisa interessante que foi criada, eles pegaram o modelo que foi feito na Espanha, na Europa e criaram aqui para eles. Eu acho muito interessante - a união faz a força, em todos os sentidos - seja numa ação comunitária de pintar uma rua, pintar uma quadra, seja para o desenvolvimento de um Pólo Automotivo com tantas multinacionais envolvidas – Peugeot, Volkswagen, Land Rover, Nissan – a união faz a força sim e eles com esse trabalho tentam colocar pressão, no bom sentido, para que tanto os poderes municipal, estadual e federal se sensibilizem com as suas necessidades para que eles consigam os seus objetivos” (Entrevistado 4).

Nota-se através da citação, que o Entrevistado 3, representante da prefeitura de Porto Real, tem amplo interesse em elaborar políticas públicas alinhadas com as demandas do Pólo, especialmente no que concerne a novos investimentos e crescimento da cidade, para tanto já elaboraram seu Plano Diretor, mesmo que o município ainda não tenham o número mínimo de habitantes exigido para sua elaboração, para garantir tal alinhamento, ficando o município no aguardo das demandas do Pólo para que tomem suas medidas.

Percebemos pela fala do Entrevistado 4, um certo distanciamento entre o município e as empresas do Pólo Automotivo, a todo momento se referindo ao Pólo na terceira pessoa “eles fizeram, eles pegaram, eles criaram” , podemos verificar que a iniciativa de criação do Pólo Automotivo, foi estritamente empresarial, conforme explorado no capítulo 3. Mais adiante quando as administrações municipais observaram que, aquele movimento de união das empresas deu certo, ou seja, elas estavam conseguindo alcançar seus objetivos. Assim a administração municipal, de Resende, Porto Real e Itatiaia decidiram se unir a elas, não só pela necessidade de atender suas demandas, mas perceberam que aquilo gerou desenvolvimento, e é isso que os municípios querem.

---

concerne a alocação de recursos e crescimento planejado do município. Em 2005 o município contava com aproximadamente 13.000 habitantes no ano de 2014 eram quase 20.000. Mesmo que ainda não seja obrigatório, a administração pública fez o plano diretor com o objetivo de alinhar o desenvolvimento do município com as demandas do Pólo Automotivo, especialmente tendo em vista a questão habitacional e de infraestrutura.

No entanto as “intenções”, como dito, ainda são bem incipientes. O Entrevistado 1 destaca a falta de comunicação entre os municípios da região, aqueles que abrigam as empresas automobilísticas, como sendo um dos fatores mais críticos que afeta seriamente o desenvolvimento da região Sul Fluminense e das empresas. Nesse sentido o representante do Pólo Automotivo dá um exemplo e retoma o caso da Rodovia Presidente Dutra. Nele o entrevistado expõe toda a problemática decorrente da falta de comunicação entre as prefeituras, em todos os sentidos, não apenas no que diz respeito à criação de políticas públicas, mas também no sentido do desenvolvimento regional, como abordado na seção anterior. O Pólo, de certa forma, veio por meio de suas demandas, tentar viabilizar tais entendimentos. Para tanto, conta-se ainda com o trabalho das instituições de apoio e a cessão de recursos feita pelos programas governamentais.

“A gente precisa que a via Dutra seja duplicada nessa região, nesse trecho, porque? Porque hoje nós temos a média diária de 5 mil veículos, em 2020 serão 11.500 veículos. E hoje o nosso nível de saturação fornecido pela CCR já é pior que a saída do RJ, ou seja, agora, nós estamos numa crise, mas, se isso voltar no final de 2015 a Dutra pára. Então, o que nós fizemos? Nós temos uma subcomissão de infra estrutura rodoviária, eles conseguiram levantar tudo o que era necessário e os projetos que estavam em curso nas prefeituras também. Qual foi a surpresa nossa? Primeiro a boa surpresa: Que cada prefeitura tinha o seu plano viário para fazer um acesso melhor às empresas, perfeito! Qual nossa grande decepção? O plano viário da cidade de Resende, o que eles chamam de avenida do contorno, similar ao que tem em Volta Redonda, ele desaguava num ponto da rodovia Presidente Dutra. Jóia! Porto Real também tem um plano viário, só que ele deságua há um 1km de onde o outro deságua, dá na mesma. Aí em outubro nós fizemos um workshop com as prefeituras, as prefeituras ficaram desesperadas achando que a gente ia pedir alguma coisa e nós começamos a mostrar isso, “veja a incoerência entre o que você, prefeitura de Porto Real e o que você, prefeitura de Resende e Itatiaia estão fazendo”, “ah, mas a gente não sabia”, “tá bom, vocês não sabia, mas por que vocês não se conversam?”, então aí nós já começamos a conseguir mudar alguma coisa, que eles comecem a conversar pra que a gente consiga ter toda uma malha de ruas, planejamento, pra que a gente comece a tirar as pessoas da rodovia presidente Dutra, via *cluster*, o município de Resende conseguiu... Temos uma estrada que vai aqui por dentro da cidade e chega a Porto Real, eles [Prefeitura de Resende] conseguiram um financiamento no PAC com esse trabalho nosso. Eles mostraram e o PAC conseguiu, então eles vão asfaltar e já vai melhorar. Então, isso nós mostramos para o governo. A CCR a gente fala muito mal da CCR, mas a gente conseguiu descobrir umas coisas interessantes, a CCR no contrato dela ela só é obrigada a fazer a duplicação das pontes, qualquer outra melhoria ou obra ela tem que ter a aprovação da ANTT, então, nós chegamos na ANTT e o governo do Estado nos ajudou e agora começa a haver um desbloqueio, então isso aqui já começa a entrar nos planos de investimento da ANTT para a rodovia Presidente Dutra” (Entrevistado 1).

Mesmo com essa explicação das necessidades e movimento de agregação dos interesses comuns, se o trabalho não for continuo essas ações do Pólo Automotivo ainda



não são suficientes. A relação entre Pólo Automotivo e prefeitura, segundo o entrevistado, deve beneficiar ambas as partes, no entanto se não houver uma pressão por parte dos representantes do Pólo no cumprimento daquilo que foi acordado, suas ações podem se perder no meio do caminho. Os representantes do Pólo, por uma questão até mesmo de estratégia, não se importam com a “propaganda” que as prefeituras fazem em cima do mesmo, desde que seja para concretização das ações. A administração pública municipal, para colocar “pressão” no governo estadual, usa o nome do Pólo Automotivo Sul Fluminense, por congregar as empresas do setor:

“Pode-se chamar de catalisador, nós [Pólo] somos catalisadores. Agora, nós fazemos uma primeira vez, mas se a gente não continuar eles não vão, então a gente vai no trabalho de formiguinha. Vai promovendo, chamando, fazendo reunião com o governo e eles vão nos ajudando. Nós também não podemos ser ingênuos, nem egoístas por que não tem que deixar fazer propaganda em cima do Pólo. “O Pólo, nós [governo] estamos fazendo isso para o pólo” (Entrevistado 1).

Desta forma, o trabalho desenvolvido decorrente dessa parceria, juntamente com as instituições já citadas, está evoluindo à medida que as demandas das empresas e também da região, no que diz respeito, são atendidas. Nesse sentido, o Entrevistado 1 ressalta que:

“Em termos de governo do Estado do Rio de Janeiro, esse governo realmente tem áreas que realmente são muito gratificantes. Então toda parte que diz respeito a desenvolvimento, essa secretaria trabalha muito junto com a gente [Pólo]. Existe todo um interesse político? É obvio, mas apesar de interesse político eles tão trabalhando, nos ajudando, eles têm uma boa iniciativa. Então nós já conseguimos muita coisa através deles, mesmo que não seja da alçada deles; eles nos ajudam a pressionar o governo federal, por exemplo. A secretaria de transporte nos ajuda muito. E existe a CODIN, a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro, eles em relação a nós são tudo que nós precisamos em termo de ajuda, abrir as portas, eles têm nos ajudado. Nós como somos muito pequenos e nós temos uma visão muito mais empresarial onde tem prazo pra cumprir, a todo instante nós temos que dar resultado, nós somos cobrados a dar resultados, a gente fez avançar. Então a FIRJAN “opa, está funcionando”, então a Firjan tem nos ajudado, começou a nos ajudar muito a fazer contatos com Brasília, mas em termo de prefeituras... Prefeitura vai muito mais por essa parte política. E nessa fase de eleições, parou tudo, mas olha, a prefeitura de Itatiaia, em um determinado momento foi muito parceira nossa, não que não esteja sendo. Ela foi muito ativa via parte de desenvolvimento de planejamento, eles nos ajudaram muito. A de Porto Real também, essas duas foram alguma coisa que a gente sentiu mais. Agora, as outras, escutaram, tomaram alguma coisa, enfim” (Entrevistado 1).

De acordo com o entrevistado, o posicionamento efetivo da FIRJAN, com relação ao Pólo Automotivo Sul Fluminense, também só veio depois que a mesma percebeu que aquela iniciativa empresarial era atrativa do ponto de vista econômico e

estava promovendo desenvolvimento para a região. Com isso somente a partir do ano de 2013 que o Pólo Automotivo passou a ter uma subcomissão na FIRJAN, e foi a partir de então que nasceu, com esta nomenclatura, o Pólo Automotivo Sul Fluminense.

Essas são no momento, as maiores fontes de apoio do Pólo Automotivo e do desenvolvimento da região Sul Fluminense com base na indústria automobilística, sendo que as prefeituras ainda caminham a passos lentos. Porém como ressaltou o Entrevistado 1, as prefeituras de Itatiaia e Porto Real foram as primeiras a se destacar no que diz respeito ao atendimento das demandas das empresas integrantes do Pólo Automotivo alinhando-as às suas políticas públicas de desenvolvimento e sua importância tanto econômica quanto de desenvolvimento para a região.

O Entrevistado 3 comenta ainda sobre a criação do PRIQ, um bloco econômico criado pelos municípios de Porto Real, Resende, Itatiaia e Quatis, com o objetivo de dar um “peso” nas reivindicações feitas pelos municípios e pelo Pólo junto aos governos estadual e federal, conforme podemos observar, no exemplo dado pelo entrevistado de Porto Real.

“Aqui [prefeitura] nós fizemos uma lei, a pedido da Peugeot, uma lei de incentivos fiscais, que foi aprovada agora em 2013, início de 2014 para a ampliação e novas instalações. A Peugeot tem uma relação muito boa com a prefeitura. Porque a prefeitura na verdade é um grande parceiro deles. É interesse para os dois e vamos considerar assim, é nosso principal cliente, nossa principal fonte de arrecadação, advém da Peugeot. Até com a própria Volkswagen, nós temos uma relação muito boa com eles. Eu acho que na verdade é tudo tornar a administração pública, a prefeitura uma porta aberta para as reivindicações que o Pólo apresentar. E também muita das vezes as demandas são federal, estadual e às vezes o prefeito do Estado, para sensibilizar algum tipo de investimento necessário na região do Pólo, e essa aproximação com o cluster é importante, por que o Pólo vai junto com prefeito ao governador para reivindicar aí você está colocando um peso, qual investimento foi feito pela empresa do Pólo [para se instalar na região]? São bilhões de dólares, para você ter uma ideia quando eu falo para você que foi criado o PRIQ, se você somar as quatro cidades que compõem o PRIQ, Porto Real, Resende, Itatiaia e Quatis nós estamos falando de 250 mil habitantes estou falando de uma forma política igual a de Volta Redonda, com uma economia de um bilhão de reais superior ou igual a economia de Volta Redonda, quando eu falo em bloco, o PRIQ é hoje um dos blocos econômicos mais fortes dos fundos Sul Fluminense. Então se vem o PRIQ, junto com o Pólo, com uma ordem federal reivindicar com o governador do Estado, em determinadas situações nós vamos ter que ser ouvidos, porque dinheiro e voto pesam” (Entrevistado 3).

A citação revela ainda a importância da força política e do volume de investimentos feitos pelas empresas naquele local como sendo crivos relevantes para o atendimento das demandas, no caso não seriam demandas das empresas ou do

município, mas sim da região Sul Fluminense com seu peso político e econômico. Podemos ainda analisar o PRIQ como sendo uma ideia reveladora do esforço de cooperação entre os municípios em prol do desenvolvimento dos municípios onde as empresas estão instaladas.

No entanto antes da prefeitura “abrir as portas” para atender determinando tipo de solicitação, independente da área, há um fator importante a ser levado em consideração, para o qual o Entrevistado<sup>3</sup> chama atenção, fator este que faz com que as demandas sejam atendidas de maneira mais rápida.

“Uma coisa é o seguinte, no serviço público existe uma palavra muito forte que é vontade política, a coisa no serviço público acontece conforme vontade política, se o chefe executivo do prefeito tem uma visão social muito forte, você pode saber que as políticas públicas vão estar voltadas para essa área social, ele vai ter um olhar maior para aqueles projetos e programas que atendam a demanda popular, ou de uma população mais carente porque há uma vontade política do prefeito para esse tipo de coisa... Aí você pega outro tipo de pessoa que tem uma visão mais empresarial, então a vontade política é importante. Sensibilizados com números, estatísticas do próprio Pólo. Se o Pólo vai crescer, então eu vou buscar mecanismos dentro da administração pública para fomentar aquela camada economicamente menos favorecida, para que ela possa se qualificar para se inserir no mercado de trabalho. Entendeu?”(Entrevistado 3)

Dessa forma o Entrevistado deixa claro que, além da demanda ou dos interesses manifestados pelas empresas, a vontade política do chefe de governo também é crucial, para que as intenções do empresariado se concretizem, ou pelo menos sejam levadas à frente. A todo o momento reafirmando o alinhamento das políticas públicas com os objetivos perseguidos pelo Pólo, com o crescimento do município e empregabilidade da população local.

O Entrevistado da segunda prefeitura citada, Itatiaia, confirmando a fala do Entrevistado 1, segue relatando o apoio e pronto atendimento as mais diversas demandas das empresas do Pólo Automotivo. Quando as prefeituras não conseguem atender as demandas, com o nível de detalhes que as empresas precisam, passam as mesmas para as empresas que prestaram aquele serviço.

“Sim, tudo que elas [empresas] pedem, fazem demanda de energia elétrica, demanda de gás, de infraestrutura, demanda de quais são os terrenos que tem para venda, de internet, energia, tudo eles fazem, eles perguntam tudo. Qual a concessionária, o que faz, quanto que é mais ou menos o custo, a gente faz todo esse levantamento. Na verdade tudo o que a empresa nos pede a gente fornece. A gente já tem isso conosco que é o levantamento, a gente tem certos contatos para qual a gente direciona a empresa caso ela queira uma

coisa mais detalhada porque a gente sabe o básico, a gente não vai saber explicar tudo detalhadamente a respeito do serviço que vai ser prestado para a empresa, então a gente passa tudo; a questão de transporte público, que geralmente eles perguntam como é feito, qual o valor do transporte público, se tem empresas fazendo transporte de funcionários, quais são as empresas da região” (Entrevistado 5).

No que diz respeito à relação da prefeitura e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, da sua proximidade e do apoio especificamente aos projetos desenvolvidos pelas empresas do Pólo, o Entrevistado diz o seguinte:

“Toda vez que tem encontro automotivo aqui [no município] tem um movimento do Pólo, a gente recebe os convites para estar participando dessa reunião, para saber o que está acontecendo, como está tudo nesse ramo, que a gente sabe que teve bastante crise atualmente nessa parte de automação e sempre o secretário de desenvolvimento econômico faz parte dessas reuniões” (Entrevistado 5).

O Entrevistado revela qual o tipo de apoio aos projetos mais comum solicitado pelas empresas que a prefeitura em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico oferece. A parte financeira dos projetos fica a cargo das empresas que estão os estão desenvolvendo, sendo que todo apoio oferecido passa pelo crivo do prefeito, respeitando a ordem das demandas internas da prefeitura, mas dependendo da “vontade política” a ordem de prioridades pode ser alterada.

“Geralmente é assistência, da minha área geralmente é assistência, a gente não contribui de forma alguma financeiramente a não ser, assistência do que a prefeitura pode fornecer, por exemplo: às vezes precisa de um transporte, de um local, de um lanche, é alguma coisa desse gênero. Se tiver pessoas disponíveis à gente manda, mas isso tudo é feito – aqui a gente tem um tramite da prefeitura – do órgão público que a gente faz um pedido da nossa secretaria, vai lá para cima para o gabinete do prefeito aprovar e ver a possibilidade de liberar esse recurso seja tanto para transporte, para lanche, o que for porque a gente tem todo um contrato que pode ou não estar fornecendo, vai depender da demanda que está dentro da prefeitura” (Entrevistado 5).

Assim como os anteriores, o Entrevistado 4 expõe suas ações de apoio às empresas do Pólo Automotivo, reconhece sua importância para a região, e o atendimento específico a algumas empresas. E demonstra até mesmo certa subserviência com relação às solicitações das empresas, por entender que o Pólo Automotivo propicia desenvolvimento para região Sul Fluminense.

“O Pólo automotivo é um “público alvo”. A gente tem que ser aqui um escritório, ser *office boy* do Pólo. Então preciso disso, disso, disso a gente tem que fazer isso. O Pólo propicia esse desenvolvimento na nossa região

então a gente tem que fazer esse papel. Agora, tem que ouvir o que eles querem, eles têm que chegar para gente e falar, tem que ter uma interação maior; a nível geral o Pólo é o nosso público alvo” (Entrevistado 4).

O Entrevistado quando diz “público alvo” ele está se referindo à elaboração de políticas públicas que a prefeitura tem que desenvolver para procurar atender as demandas do Pólo, e que o Pólo possa deixar essas demandas de forma clara para a prefeitura. Deixa claro no seu relato, mais uma vez, que falta maior comunicação e interação entre o Pólo Automotivo e a prefeitura, para que juntos possam desenvolver ações que atentam não só as empresas, mas também o desenvolvimento socioeconômico da região.

O Entrevistado 4 dá alguns exemplos sobre algumas demandas específicas que as empresas do Pólo, em determinados momentos isoladamente, apresentam para a prefeitura e para a Secretaria Municipal de Indústria, Tecnologia e Serviços, e a forma ágil como suas demandas são tratadas. Ressalta a boa relação que o município de Resende tem com as empresas do Pólo, e as contrapartidas, que representam desenvolvimento para o município, que as empresas promovem.

“A própria Nissan ficou impressionada de como se conseguiu, em Resende, a criação de leis tão rápidas. A aprovação das leis teve o trabalho dos vereadores, trabalho do poder executivo municipal em agilizar as coisas e tudo deu certo muito rápido, corpo técnico comprometido conseguindo separar a questão política. Nós somos técnicos, nós somos voltados para o resultado do trabalho, resultado político-eleitoral vem em consequência do trabalho que é feito, por isso também hoje somos uma referência. A Land Rover que vai se instalar em Itatiaia ela tem um projeto de implantação das fábricas pelo mundo, ela tem várias contrapartidas muito interessantes na área social, na área de educação e ela vai fazer alguns projetos em Itatiaia e veio nos oferecer aqui em Resende para alguns projetos sociais serem implantados aqui, então eles nos procuram! Existe a necessidade comercialmente falando, interesses comerciais das grandes indústrias, mas também existe esse intercâmbio. O Pólo está mais próximo, mas as indústrias específicas, por exemplo, de Resende nós temos contato direto, estamos sempre fazendo ações seja na MAN, seja na Nissan. O Pólo é formado por empresas da região, é importante citar essa relação que existe com as empresas de Resende” (Entrevistado 4).

A relação município – empresa, empresa - município e município – município está ainda em processo de desenvolvimento, sendo constatada a cada nova demanda.

Procurou-se sintetizar nesta seção as políticas públicas de apoio às empresas em nível federal, estadual e municipal e as demandas geradas pelas empresas. Nota-se que os governos municipal, estadual e federal, as empresas e as instituições de apoio se

esforçam no sentido de desenvolver e executar políticas públicas de apoio às empresas, e conseqüentemente ao desenvolvimento regional, tanto as empresas quanto os municípios desenvolvem ações e políticas bastante correlacionadas. No entanto, cabe ressaltar que as empresas, especialmente, têm críticas no que diz respeito ao entendimento das necessidades das mesmas, o que denota falta de entendimento ou maior interação entre as políticas públicas dos municípios com as demandas das empresas e vice versa.

#### **4.5 Objetivos dos projetos de apoio às empresas e dos projetos das empresas automobilísticas**

Esta seção procura mostrar quais são os objetivos dos projetos de apoio na ótica empresarial, municipal, regional e institucional. Geralmente os objetivos dos projetos de apoio às empresas e dos projetos desenvolvidos pelas empresas do Pólo Automotivo Sul Fluminense, como meio de contrapartida aos incentivos que as empresas recebem do governo municipal e estadual para se instalarem naquele território, estão aliados e correlacionados e tem por objetivo principal o desenvolvimento local e regional. O desenvolvimento é promovido pelas externalidades positivas tais como qualificação de mão de obra tanto local quanto regional, empregabilidade, projetos culturais, desenvolvimento de práticas sustentáveis, projetos sociais, infraestrutura, logística.

Cabe esclarecer que os projetos de apoio às empresas, na grande maioria das vezes, são viabilizados por meio de políticas públicas, em alguns casos resultado de parcerias e cooperação entre as administrações públicas puramente, ou entre estas e as instituições de apoio. Já os projetos desenvolvidos pelas empresas, fábricas ou montadoras, do Pólo Automotivo, são realizados pelas próprias empresas, em alguns casos contam com a cessão de áreas públicas e/ou parcerias com instituições de ensino, geralmente universidades, SENAI e institutos técnicos. Mas são essencialmente executados pelas empresas, sendo estes projetos, objeto de contrapartidas.

Além dos benefícios citados, temos a questão econômica, de competitividade das empresas e consolidação do Pólo Automotivo, que são alguns dos objetivos perseguidos pelo município de Porto Real, como podemos observar no relato do Entrevistado 3:.

“Consolidação do Pólo Automotivo industrial na microrregião do Vale do Paraíba, crescimento da economia, desenvolvimento econômico e integração da região, geração de riquezas, trabalho e renda, qualificação profissional no geral, inserção da mão de obra no mercado de trabalho, crescimento econômico sustentável, integração regional, consolidação do pólo metal mecânico siderúrgico e automotivo industrial e a criação de programas e projetos específicos municipais” (Entrevistado 3).

Ou seja, o representante municipal pontua praticamente todos os objetivos que normalmente norteiam uma administração pública e alia-os aos objetivos dos projetos de apoio as empresas, com isso podemos notar tamanho alinhamento e talvez certa dependência dos projetos das empresas e seus resultados.

A ótica que orienta os objetivos dos projetos de apoio ao Pólo Automotivo do Entrevistado 4, aproxima-se em certa medida, da visão do Entrevistado 3, no que tange a crescimento econômico, sustentável e investimentos nas áreas de preocupação do Pólo, como educação e infraestrutura. E destaca a qualidade de vida como ponto forte da cidade, ou seja, para alcançar seus objetivos o município não deve ferir essa qualidade.

“Volto à demanda, necessidade imediata de a gente não perder essa oportunidade que está sendo dada à nossa região. Qual a necessidade imediata? Investimento em logística e infraestrutura, investimento em telecomunicação. É pegar objetivamente com a demanda sem deixar de lado a projeção, o que é ideal e a nível geral, a gente tem essa característica. A cidade é pequena, tem uma qualidade de vida muito grande, a gente não quer crescer a qualquer custo, a gente quer crescer com sustentabilidade social. Tentar crescer economicamente sem crescer criminalmente. Onde você tem uma concentração de renda você normalmente atrai criminalidade, a gente não quer. Como evitar isso? Investindo em segurança, investindo em educação. O objetivo maior nosso, aí foge da área técnica, é o bem estar, buscando um desenvolvimento. Crescer com qualidade” (Entrevistado 4).

Já para o Entrevistado 5 os objetivos dos projetos desenvolvidos no município de Itatiaia são totalmente demandados pelas empresas que estão oferecendo os projetos, sendo que estes dependem em grande parte do tipo de projeto a ser desenvolvido, exemplo: se é um projeto social, cultural, cursos de qualificação, construção de uma escola ou uma creche. O que se faz é nortear os responsáveis dos projetos, caso já tenha acontecido algum projeto semelhante no município.

“Depende muito do que a empresa está trazendo para gente. Geralmente a empresa –quando ela vem – ela vem já com um projeto na cabeça e vem falando isso, aquilo sempre passa para o secretario o que é a ideia delas e nisso o secretário vai falar, isso já tem, isso já teve, não deu certo, a gente não tem muita demanda para isso, a gente tem necessidade mais disso no município do que disso então a gente depende muito da proposta da empresa” (Entrevistado 5).

Sempre deixando bem claro que os beneficiários dos projetos devem ser do município ou da região, partindo do princípio que o desenvolvimento deve vir primeiramente para os municípios e região onde as empresas estão instaladas. Essa preocupação é comum ao município de Itaitiaia e Resende.

“No nosso município o nosso secretário sempre deixa bem claro isso, é para beneficiar o Estado do Rio de Janeiro isso numa questão até de fornecedores para as empresas em geral e todos os projetos a gente tenta beneficiar os próprios moradores do município e da região” (Entrevistado 5).

“Especificamente o público alvo hoje é a população, a capacitação, o jovem principalmente” (Entrevistado 4).

Capacitação, formação e qualificação de mão de obra, não são objetivos somente dos municípios, são também objetivos bastante perseguidos pelos projetos das empresas e pela instituição de ensino que forma a mão de obra. Dessa forma o Entrevistado 1, representante do Pólo Automotivo, visa ainda a formação da cultura automotiva na região, segundo ele, necessária para a indústria. Especialmente devido à precariedade na educação da região, conforme veremos na seção seguinte.

“O objetivo geral é capacitar a mão de obra operária para a operação. E o específico é desenvolver a cultura. Você acaba desenvolvendo a cultura, você começa a criar massa de pessoas capazes” (Entrevistado 1).

“Oferecer a formação profissional, isso talvez seja a maior objetivo, aumentar a oferta de pessoas capacitadas na região e no segundo plano, talvez não menos importante é uma formação de mão de obra para essas empresas patrocinadoras [do Pólo]. O objetivo geral de todas essas parcerias é sem dúvida aumentar a população com capacidade e formação” (Entrevistado 2).

Os objetivos dos projetos de apoio ou das empresas convergem, principalmente para educação, qualificação, infraestrutura, desenvolvimento local e regional, sendo estes os alvos que devem ser perseguidos pelos entrevistados.

Corroborando com os objetivos dos representantes do Pólo e da instituição de ensino, o SENAI, que deram seu parecer sobre os projetos desenvolvidos pelas empresas, veremos na sétima seção deste capítulo que a questão da capacitação, tanto no que diz respeito à educação básica, quanto à oferta de mão de obra qualificada é um ponto crítico do Pólo Automotivo e da região, como visto no capítulo anterior. Sendo assim, esta área é um dos principais motivos de busca e adequação dos municípios e também um dos motivadores pela busca de parcerias e contrapartidas das empresas.



#### 4.6 Parcerias, cooperação e integração

Esta seção aborda a questão das parcerias, cooperação e integração para a realização dos projetos de apoio e desenvolvimento regional. Na busca por avanços, como por exemplo, nas áreas de educação e infraestrutura, o Pólo e os municípios levantam parceiros, para que os mesmos possam encontrar maneiras mais eficientes de alcançar seus objetivos e cumprir suas metas.

Foram identificadas parcerias importantes na área da capacitação, que viabiliza os cursos com *knowhow* e formação necessários. Antes dessa parceria, alguns funcionários eram enviados ao exterior para serem treinados, o que gerava um custo muito alto para a empresa.

“O que aconteceu conosco no começo foi que nós mandamos no início pra fora, nós mandamos pra fábrica do México. Nós mandamos pra fábricas na Europa. E uma coisa que era uma realidade, no início em 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 até 2005 aqui no SENAI foi uma experiência terrível. Simplesmente fizemos uma limpeza; e, hoje a qualidade desse SENAI não tem nada a ver com o SENAI de dez anos atrás. O nível dos professores é excelente. Eles se aperceberam do erro e fizeram melhor, hoje é muito bom aqui” (Entrevistado 1).

Até então o SENAI não tinha a cultura automotiva que o Pólo demandava, os cursos de formação eram mais voltados para área siderúrgica e os cursos atendiam também a indústria química da região. Depois desse período de adaptação, formou-se até então essa parceria, e hoje em dia o SENAI é visto como a instituição que forma mão de obra de maneira mais estruturada e profissional da região, como relata o representante desta instituição de ensino.

“A aproximação aconteceu de forma natural porque as empresas precisam de mão de obra e quem faz essa formação de mão de obra, hoje, de uma forma mais estruturada até então é o SENAI e a grande verdade é que a nossa missão é apoiar o desenvolvimento industrial no Estado do Rio de Janeiro então acaba que as empresas procura pelo SENAI, pela referencia que é, para a formação de mão de obra, é uma pró-muta, uma parceria mútua” (Entrevistado 2).

Essa referência e também sua importância para a formação de mão de obra é confirmada pelos Entrevistados, todas as parcerias de qualificação profissional das empresas passam atualmente por essa instituição. Grande parte dos funcionários das multinacionais automobilísticas da região se formam ou se qualificam no SENAI, salvo aqueles que vão para o exterior. O SENAI que atende as empresas está localizado em

Resende, nos outros municípios, onde as empresas do Pólo estão instaladas, não tem SENAI. O relato dos entrevistados deixa claro a relevância da instituição para a região e para a formação e qualificação de mão de obra local.

“O SENAI inaugurou em Resende uns 4 meses atrás o curso de mecânica, não tinha aqui na região[ Resende, Itatiaia, Porto Real e Quatis], é uma capacitação que não tinha aqui na região. Se você está empregando, ótimo, mas é muito bom você ter empregado da sua região. A gente quer empregar o pessoal daqui. O SENAI deu uma contribuição absurda agora para a nossa região” (Entrevistado 4).

“Você tem o SENAI Resende que é uma estrutura maravilhosa, fantástica, toda criada e voltada para o automotivo, um investimento de 30, 40 milhões de dólares” (Entrevistado 3).

“O SENAI recebe todos os alunos lá no município de Resende, beneficiando toda a região, apesar do projeto ser em parceria com a Land Rover” (Entrevistado 5)

Outra parceria que viabiliza os projetos e especialmente o desenvolvimento regional são as parcerias feitas com o governo do Estado e governo Federal, juntamente com as instituições de apoio ligadas ao Estado ou ao Governo, como é o caso do projeto que as empresas têm junto com as prefeituras para desafogar o trânsito da Rodovia Presidente Dutra.

“Resende hoje está com grandes parcerias com o governo estadual na parte de infraestrutura, escoamento de vias, mudança de trânsito. Está na área de licitação uma obra aqui que é uma rodovia que vai sair paralelo a Dutra e é uma via importante de escoamento para o município de Resende chegar no pólo industrial que é a estrada Resende x Bulhões<sup>33</sup>, isso é um investimento em torno de 25 milhões do governo do Estado, recursos do Estado e vários outros investimentos aqui dentro” (Entrevistado 4).

Porto Real e Itatiaia também participam do projeto, pois a estrada liga Resende ao município de Porto Real e interliga as empresas, assim como também Itatiaia tem empresas do setor e será beneficiada pela obra, então há o interesse. Sobre o projeto, os representantes das prefeituras de Porto Real e Itatiaia relatam:

“O cara que vier de Resende para Porto Real e de Itatiaia para Porto Real, ele vai passar paralelo à Dutra, cai em Porto Real ligando o pólo industrial. Quem vem da Dutra de Barra Mansa para Volta Redonda vai parar em Porto

---

<sup>33</sup>Bulhões é um distrito de Resende e essa nova estrada vai correr paralela à via Dutra, escoando uma parcela do trânsito que passaria pelo chamado retão de Resende, é trecho de 12 km onde acontecem muitos acidentes devido ao excesso de velocidade e a grande quantidade de veículos, provocando engarrafamentos quase que diários. Com isso a prefeitura de Resende pretende que os empregados do pólo industrial cheguem ao pólo sem precisar passar pela Dutra.

Real e cai no automotivo. Então Porto Real está no meio do negócio” (Entrevistado 3).

“Tem essa parceria que nós estamos elaborando também de vias de acesso do município pra melhorar o acesso das empresas na questão do acesso oeste e de todas as empresas pra não ter que sempre que for pegar o acesso oeste ter que ir lá em Penedo ou ter que ir em Itatiaia pra fazer esse retorno” (Entrevistado 5).

Além dessas parcerias, os governos têm um bom relacionamento quando o assunto é aprovação de leis que visam o desenvolvimento econômico e regional, como foi o caso no atendimento da Nissan. As leis foram aprovadas com agilidade, resultado da parceria entre os governos visando à instalação da empresa na região, conforme relata o entrevistado representante da prefeitura de Itatiaia.

“Houve uma parceria muito grande do governo do Estado e governo municipal. As leis foram aprovadas rápido, se estava errado a gente vinha e corrigia com seus respectivos poderes legislativos na Câmara Municipal de Resende os vereadores sensibilizaram na época, aprovaram leis muito rápido, governo do Estado também, na Alerj, na Assembleia Legislativa, os deputados também foram super parceiros” (Entrevistado 5).

Com relação à fonte de financiamento dos projetos, os governos também desempenham papel importante, o Entrevistado 3 relata que o investimento pode ser:

“próprios, estaduais, federais ou parceria público-privada, ou seja, a prefeitura entra com uma parte, o Estado pode entrar com sua parte, o governo federal também pode entrar com sua parte, mas a empresa também tem seus projetos de finalidade social como também podem ser alocados os recursos” (Entrevistado 3)

Os projetos de finalidade social seriam as contrapartidas dadas pelas empresas ao município. As parcerias com os governos são em diversas áreas, além do apoio a novos projetos. A área habitacional está em alta, é uma área bastante demandada por parte das empresas, especialmente devido à população flutuante, decorrente das empresas do Pólo Automotivo.

“Tem as parcerias com o governo federal na área de habitação, tem também emendas do governo federal, onde a gente vai dobrar praticamente na área de saúde agora com o hospital de emergência, é uma emenda de mais de sete milhões e fora, que tem o governo do Estado na área de investimento, de parceria, de fomento para novos projetos de empresas” (Entrevistado 4).

Outra área demandada pelo Pólo e alvo de projetos e parcerias, são as melhorias relacionadas a questões logísticas com o apoio da CCR, Concessionária responsável por

atender a Dutra. Impulsionados pelo retardo que os problemas ocorridos na Dutra causam para o desenvolvimento da região, os municípios se juntam às empresas para reivindicar melhorias ao governo federal com o apoio da CCR.

“Na área de logística, eles [Pólo] reclamam muito da questão da Nova Dutra, a gente sabe que isso é uma questão federal. O Pólo tem um peso imenso junto ao governo federal para fazer essa pressão, pressão no bom sentido. A gente faz o nosso papel, a gente está sempre mandando ofícios para a concessionária, às vezes até mal interpretado, somos duros, porque é a nossa necessidade, está travando o desenvolvimento da região, mas a CCR se mostra super preocupada com isso, corre atrás, eles estão correndo atrás de resolver, então à nível de logística a gente em relação à Nova Dutra é uma área federal então o que a gente faz é uma pressão política” (Entrevistado 4).

O trabalho desenvolvido pela Concessionária desperta o elogio dos governos municipais e também do Pólo Automotivo devido ao interesse em resolver as demandas sempre que solicitado.

As empresas e os municípios também têm feito parcerias com as instituições de ensino da região, entre elas institutos técnicos e universidades estadual e federal, essa parceria na maioria das vezes envolve as empresas do Pólo que entram com a demanda, governo municipal e estadual. O objetivo é trazer novos cursos para região, para atender a área que estiver demandando, especialmente o setor automobilístico, e de forma geral qualificar a população da região.

“Na área de educação fomos [município] atrás dessa parceria com a UERJ que tem feito um trabalho de parceria muito bom com a gente desenvolvendo um pólo tecnológico, a gente entra com o desenvolvimento de projetos com atração de empresas aqui para região, com a solicitação, mostrando a necessidade, a demanda de novos cursos, mas a ação direta quem vai fazer? O governo do Estado, a gente mostra a necessidade e se coloca à disposição para fazer essa parceria seja na área que for. Desapropriamos uma área aqui e disponibilizamos essa área para o Instituto Técnico Federal, trazer cursos de nível técnico para região” (Entrevistado 4).

Dependendo da demanda das empresas por cursos, os municípios vão atrás dessas parcerias, como o Entrevistado 5 relata, antecipando a necessidade de qualificação para atender à Jaguar Land Rover. Antes de se instalar em um determinado local a empresa faz todo o levantamento das suas demandas, um dos pontos mais demandados é a qualificação e se o município não possui o suficiente, tem que arrumar meios de providenciar.

“Eles vão desenvolver carros de luxo, então eles precisam de profissionais, de repente até o cara que vai apertar o parafuso ele vai ter que ser engenheiro então é o que, a gente na região tem uma faculdade de engenharia, quantas faculdades de engenharia têm? A gente pode fazer uma parceria? O que eles pensam, eles pedem essa demanda para gente, a gente manda tem tantas faculdades de engenharia aqui na região Sul Fluminense e aí eles vão ver. Tem essa faculdade, tem essa e essa. Então vou ver se faço uma parceria com essas faculdades” (Entrevistado 5).

Da mesma forma o Entrevistado 3 está formatando uma parceria a pedido da Peugeot para uma formação técnica, podemos perceber também o alinhamento que a prefeitura está buscando junto ao Pólo Automotivo. Mesmo sendo um pedido da empresa, os cursos são para atender também a população. O aspecto de destaque nesta parceria é a oferta de bolsas para o município, algo relativamente novo na região.

“A escola técnica já é um pedido da Peugeot, está sendo feito uma parceria público/privada, a prefeitura vai entrar com a área e com a estrutura da escola, a Peugeot vai doar os laboratórios, os equipamentos e vai doar as bolsas, metade das bolsas vai ser para os funcionários dela e a outra parte ela vai doar para o município. Depois eles vão fazer outra doação de laboratório para eletromecânica ou mecânica também desse mesmo modo. A gente faria um link com as instituições de ensino e qualificação para que eles modifiquem as ementas para atender essa demanda e também a ideia deles é de que o SINE<sup>34</sup> faça a própria seleção para o automotivo.

Então eu acho que, na verdade, os municípios estão se alinhando para atender as demandas que o *cluster* tem a levantar” (Entrevistado 3).

Na maioria dos casos a parte que cabe à prefeitura é a disponibilização de um local para instalação do curso, a instituição entra com o *know how* formatando o curso e os custos ficam por conta da empresa.

O Entrevistado 2 também busca promover cada vez mais essa parceria, especialmente com os colaboradores, e destaca como ponto fundamental, para que se possa atender com qualidade. O que a instituição busca, além de uma prestação de serviço de qualidade, é entender a realidade de cada empresa, para formatar projetos específicos, devido às diferentes origens das empresas, cada uma tem demandas diferentes, por vezes para o mesmo tipo de processo.

“Tudo é construído junto, todos os projetos, todas as parcerias nossas são construídas juntos até porque a gente não tem como definir claramente a demanda de uma empresa e cada empresa tem a sua cultura. Se a gente hoje parar aqui para olhar a região, nós temos uma empresa de origem alemã, uma de origem francesa, a outra de origem coreana, a outra de origem japonesa, franco-japonesa, e agora está chegando uma inglesa. Então cada empresa tem a sua particularidade; se a gente não se adaptar a essa realidade e a cultura de cada uma delas e o que ela espera de cada um de seus

---

<sup>34</sup> Serviço Nacional de Emprego.

colaboradores a gente não consegue desenvolver. Então é fundamental a parceria” (Entrevistado 2).

E segue dando seu depoimento sobre o bom andamento dos projetos. Além de garantir que os projetos dêem certo, a parceria também entra como fator importante para o desenvolvimento regional, na visão do entrevistado.

“A grande particularidade para que os projetos dêem certo é que além da vontade é preciso ter realmente uma parceria forte, um entendimento claro que se trata de uma parceria. Estamos aqui para apoiar o desenvolvimento industrial, mas também para o desenvolvimento da sociedade. Então, normalmente, todas as parcerias têm como visão, não só o atendimento à empresa, mas também o desenvolvimento regional, da sociedade local e a empresa têm que ter essa percepção de que ela vai formar para ela, mas também, em algum momento, ela vai formar para o mercado de trabalho e aí a gente está muito integrado nesse sentido e que todos os projetos que deram certo porque houve um entendimento tanto da empresa quanto do SENAI de que toda inovação tecnológica que é inerente ao projeto ela tem que ser parcerizada e compartilhada” (Entrevistado 2).

Não é possível promover desenvolvimento regional com qualidade se os atores relacionados ao desenvolvimento não trabalharem em conjunto e, sobretudo terem a visão de que o desenvolvimento é compartilhado. Como os projetos precisam atender a realidades específicas, há a necessidade dessa congregação de ações e o entendimento de que se trata de uma parceria. Não é possível atender as demandas do coletivo individualmente, a visão precisa ser macro, ou seja, precisa alcançar o nível regional.

De acordo com a explanação, podemos observar que as parcerias apresentam muitos aspectos positivos, porém um elemento merece destaque, notamos certa subserviência por parte dos municípios com relação seus demandantes, ou seja, as empresas. Os municípios, por entenderem que as empresas trazem ou viabilizam desenvolvimento local e regional, acatam muitas vezes sem discutir os prós e contras daquelas demandas, sem equilibrar as necessidades das empresas com as do município, visto que o objetivo comum dos atores é a população. Com isso, podem em algum momento trazer prejuízos para a população, como por exemplo, deixar que as empresas interfiram de forma indevida na administração pública.

#### **4.7 Capacitação, formação e qualificação profissional**

Como vimos, no capítulo 2e ao longo das seções anteriores deste capítulo, a área da educação na região e especialmente nos municípios onde as empresas do Pólo

Automotivo estão instaladas é bastante carente de melhorias. Devido a esse déficit, a educação, seja ela formação básica ou formação profissional, tem sido alvo de muitas parcerias, criação de políticas públicas e projetos das empresas, no intuito de capacitar em primeiro lugar a mão de obra para as empresas e em segundo, a população. Para tanto são encontradas algumas dificuldades, uma das principais queixa das empresas e da instituição de ensino que forma mão de obra e que vem a ser confirmada pelos municípios, é a deficiência na formação básica, ensino fundamental e médio, este último principalmente, que impede uma capacitação e qualificação da mão de obra mais eficaz.

Primeiramente, faremos uma apreciação sobre a questão da empregabilidade na região. O Entrevistado 2 aponta um fato interessante para nossa análise, que nos leva a concluir que a quantidade de pessoas formadas não está diretamente ligada à qualidade, isso aplicado a formação.

“Fala-se tanto do apagão de mão de obra, eu não sei onde está, eu discordo um pouco dessa percepção. Hoje, as pesquisas locais aqui falam em uma demanda para os próximos 5 anos de 15.000 pessoas formadas. Essa escola aqui, para você ter uma ideia hoje eu tenho 3.000 alunos matriculado, então você coloca isso numa projeção, teoricamente eu poderia dizer que só essa escola aqui formaria essas 15.000 pessoas que precisa hoje. Fala-se em pleno emprego – em alguns momentos se fala em pleno emprego – tem alguma coisa aí que está, pelo menos no Estado do Rio de Janeiro, meia verdade – em minha opinião. É uma meia verdade, não sei onde, não sou economista, nem tenho essa competência, mas eu acho que a região aqui está muito bem servida só que tem o seguinte: cada empresa quer do seu jeito, aí não tem milagre!” (Entrevistado 2).

“Não tem milagre” significa que cada empresa traz a sua cultura. Em particular, no que se referem às empresas do Pólo Automotivo, que são todas estrangeiras, na hora da seleção, cada uma vai buscar empregos da sua forma, com as especificidades inerentes a cada empresa, a cada cultura, cada uma tem seu jeito de executar o processo, o que dificulta uma oferta de qualificação mais generalizada. Mesmo que o profissional já seja qualificado para determinada função, se ele muda de setor, por exemplo, sai da indústria siderúrgica e vai para a indústria automobilística, esse profissional vai demandar outra qualificação ou algum tipo de aperfeiçoamento. Além do que, as empresas querem que os municípios e a instituição de ensino promovam qualificação dentro dos seus moldes, quer que o funcionário absorva a cultura da empresa, conforme relata o entrevistado representante do Pólo Automotivo.

Promover a troca de conhecimento, aprendizado e abertura cultural, isso é o que a gente quer (Entrevistado 1).

Cada uma [empresa] traz a sua cultura, o que é normal e a gente tem que tentar fazer (Entrevistado 2).

Mas as dificuldades não são apenas estas, nos deparamos com outra de proporções ainda maiores por afetar a população de maneira geral, e que se não for alvo de muita atenção pelo governo, dificilmente poder-se-á oferecer capacitação de qualidade, visto que a população não tem a base do ensino, continua o Entrevistado.

“O apagão hoje é pelo pleno emprego ou porque já não tem mais gente para treinar ou por que não tem escola para treinar? Eu tenho um pensamento muito claro que o grande problema hoje da formação profissional, não é a formação profissional, é a educação básica hoje que precisa ser muito bem atendida porque senão, esse cara chega para a formação profissional, não tem base para acompanhar a formação profissional e você fica com um *gap* enorme na educação básica. Então eu acho que a grande dificuldade de mão de obra ela está lá no nascedouro que é a educação básica, o *gap* está na educação básica que precisa ser melhorada para que a gente possa atender” (Entrevistado 2).

A educação básica, esse é, na visão do entrevistado, o maior entrave para uma formação profissional de qualidade, informação essa que vem ao encontro com os dados apresentados no capítulo 3 e é também um argumento sustentado pela maioria dos entrevistados, eles estão minimamente cientes da realidade da região e da responsabilidade que os municípios por eles representando têm de se esforçar para estarem apresentando tais melhorias.

“Olha só, apesar de nós termos um ensino fundamental bom, mas o médio é muito baixo. E olha 30% da população não tem instrução, é muita coisa, não tem o [ensino] fundamental, na região Sul Fluminense, muito ruim... Essa é a qualificação mínima necessária. Nós temos pessoas que chegam à fábrica e não sabem nem usar sapatos” (Entrevistado 1).

“Nós temos que investir em capacitação em todas as áreas. Capacitação é hoje o nosso maior problema. Tem alguns municípios no país que talvez tenham esse déficit menor que a gente, mas eu acho que a gente está fazendo o dever de casa, a gente está investindo, trabalhando muito nisso” (Entrevistado 4).

Os investimentos municipais ainda não tem sido suficientes, pois a demanda do setor automobilístico, para profissionais com até o ensino médio é bastante alta, essa demanda, apresentada pelo Entrevistado 3 é passada pelo Pólo para os municípios, com o objetivo que os mesmos tenham ciência e tomem medidas de melhoria

“O Pólo Automotivo tem em média 10 mil colaboradores direto, 75% deles, ou seja, 7 mil pessoas elas só tem o ensino médio, 21% é o ensino superior: 2 mil pessoas, pós graduação tem 145 pessoas e ensino fundamental 167” (Entrevistado 3).



Ou seja, constata-se que de fato a maior demanda atual das empresas do setor automobilístico na região é para profissionais com até o ensino médio, que é onde está alocada a mão de obra operacional. Sobre a precariedade da formação básica na região, o Entrevistado 2 apresenta alguns exemplos:

“A formação básica nossa ela atrapalha muito a formação profissional, o conhecimento não está equivalente ao que ele demonstra de formação, isso aqui na região acontece. Chegamos a fazer inscrição de 14.000 pessoas, para 150 vagas. Teve uma que foram 16.000 inscritos para 115 vagas” (Entrevistado 2)

A ampliação do número de inscritos para preenchimento das vagas, se deve ao fato de que, quando não se acha um número suficiente de candidatos com os pré requisitos determinados na seleção, abre-se o leque e admite-se a inscrição de outros níveis de escolaridade, diminuindo os pré requisitos.

Diante deste cenário, as empresas têm feito acordos com o SENAI e com o Serviço Nacional de Emprego (SINE), para fazer a seleção de pessoal, numa tentativa de atenuar a situação, especialmente da mão de obra operacional, a respeito disso, a Nissan tem um caso ilustrativo, conforme relatado pelo representante do Pólo. O problema na região é sério, ao ponto que as empresas, se quiserem qualidade no ensino, algumas vezes tem que providenciar até mesmo a formação básica, ou ao menos as noções, para que depois os profissionais ingressem na capacitação de fato.

“Então se a gente não desenvolver esses operacionais aqui na região, aí o que acontece? Os operacionais aqui na região não sabem nem o que é a empresa, todas as empresas tem um acordo aqui no SENAI que eles formam o pessoal, então, antes deles se candidatarem, eles são obrigados a fazer um curso aqui. Eles pagam um valor simbólico, por trás as empresas bancam esse curso. Hoje o foco nosso está aqui no operacional nós estamos fazendo um acordo com o SINE. Por que quando a gente pedia... O último caso foi com a Nissan, “olha, nós precisamos de 400 operadores, que tem que ter pelo menos o primeiro grau, ele tem que saber fazer as operações aritméticas básicas, ele tem que ter um poder de expressão, o SINE mandava todo mundo, ele queria quantidade em não qualidade, ele não fazia essa triagem pra nós a ponto que a coisa foi tão lenta que no final, pra que o lançamento da fábrica não fosse prejudicado, eles tiveram que aceitar quase semi- analfabetos. Eles tiveram que formar com risco muito maior e com qualidade mais baixa. Então nós começamos a trabalhar com SINE, só que isso não avançou muito por que agora a gente não está contratando, a gente está dispensando, então inverteu um pouco essa situação, hoje começa a ter uma disponibilidade de mão de obra, infelizmente” (Entrevistado 1).

Desta forma, como as empresas são obrigadas a dar sua contrapartida, conforme a lei de incentivos, produzindo benefícios para o município e região, elas estão unindo necessidade e obrigação, nesta questão da educação e desempenhando uma função que

seria talvez a do município, oferecer educação básica para a população. E as prefeituras apóiam, tendo em vista não só a questão educacional, mas como também a empregabilidade. Nesse sentido as empresas, em consenso com os municípios, oferecem como contrapartida: escolas, creches, cursos profissionalizantes e de entretenimento para a terceira idade, atividades esportivas.

“A Nissan, como ela esteve aqui e conseguiu vários incentivos fiscais, também está montando uma escola de ensino fundamental aqui em Resende. A Jaguar Land Rover em Itatiaia vai construir uma escola, mas ainda não começou; vai construir uma escola de ensino fundamental. Hoje o problema dessa região é que não tem isso aqui: base, não tem a base. Na indústria automobilística como um todo, hoje pra trabalhar na produção você já tem que fazer conta, já tem o que a gente chama de controle estatístico de processo, precisa ter uma noção mínima disso. Por isso que a gente precisa ter o básico. Pra eles terem já o básico sedimentado” (Entrevistado 1).

No entanto, as empresas, com o objetivo de capacitar, tentam parcerias, principalmente com as prefeituras, mas como o serviço público pode e tende a ser moroso, muitos projetos acabam sendo levados à frente devido à união das empresas e colaboração de outros parceiros.

“O que nós temos feito com muito sacrifício, e quase que isolado, mas o *cluster* ajuda as empresas, é o seguinte, dou o exemplo da PSA. A PSA nos vários acordos que ela fez, num deles havia a necessidade de implantar uma escola técnica. Então hoje nós estamos na fase final de implantação de uma escola técnica em Porto Real na especialidade de automação industrial. O que nós fizemos? O investimento de equipamentos a PSA fez, o prédio a prefeitura feriu, e a grade, toda a parte educacional a UFF entrou. Mas aí o que é que aconteceu? A prefeitura não construiu o prédio, via *cluster* fomos ao governo do Estado e eles foram até a prefeitura e disseram "Vocês não prometeram? Agora se virem". Aí agora a prefeitura arrumou um prédio. Aí o que aconteceu? 50% das vagas era a PSA que tinha que financiar, os outros 50% era da prefeitura, mas a prefeitura “ah, agora não tenho”. Sem problemas. Fomos ao *cluster* e falamos "Olha esse curso a prefeitura não consegue financiar 50%", aí as empresas falaram "Nós não vamos financiar novos alunos, vamos pegar operários nessa área e vamos colocar no curso pra eles se especializarem". Porque o que eles aprenderam na prática, agora vão lá. Então nós conseguimos viabilizar via *cluster*. Então o *cluster* deve estar muito atento a essas oportunidades. Todo dia é um joguinho de xadrez, que a gente fala né?!” (Entrevistado 1).

Podemos extrair do relato do Entrevistado, que a população do município e da região, perdeu com esse jogo de barganha, mais que isso, o desenvolvimento regional, de forma geral, ficou prejudicado com esse jogo. A população deixou de receber a qualificação, na verdade o curso foi para que os operários das empresas se especializassem, mas de toda forma o município ganhou uma escola técnica que servirá para futura formação da população da região.

Conforme já foi comentado, não basta às empresas terem a iniciativa, desenvolver as ações, é preciso que o acompanhamento na execução dos projetos, por parte das empresas, seja feito de forma contínua. Neste caso, a prefeitura por falta de recursos para arcar com metade das bolsas que seriam destinadas à população ou por não disponibilizar um prédio para as instalações do curso, poderia deixar se perder um projeto bastante importante para a região. Atitudes como essa evidenciam o retrato de uma administração pública com visão limitada e aparente desinteresse com relação à qualificação da população local e regional.

Ao ser questionado sobre a demanda por cursos de capacitação por parte dos municípios, o Entrevistado 2 relata e o Entrevistado 5 corrobora a informação, acrescentando que naquele município os cursos de capacitação ficam sob responsabilidade das empresas que desejarem oferecer, prática essa que pode ser considerada comum para os municípios.

“Eu acho que essa articulação ainda é pequena, normalmente a demanda é da empresa e o parceiro é a empresa. Uma ou outra prefeitura, ou outro pequeno projeto eventualmente teve a participação do município, mas normalmente o grande parceiro e o patrocinador são as empresas. Prefeitura às vezes entra com a cessão de vale transporte. Não poderia dizer que está dentro do projeto” (Entrevistado 2).

“A própria Land Rover vai fornecer cursos de capacitação, como outras empresas já fornecem. Ficam todos [os projetos] a cargo da própria empresa. O que a gente fornece a prefeitura, é assim, se precisar de um transporte, precisar de um local, precisar de uma alimentação, alguma coisa assim, a gente dá esse suporte. Geralmente o projeto vem desenhado pela empresa” (Entrevistado 5).

Nota-se que o maior responsável e demandante de projetos é de fato as empresas. De acordo com a fala do Entrevistado 5, a empresa que está se instalando no município irá fazer como as outras empresas já fazem, ou seja, além de montar uma escola que vai oferecer o ensino fundamental irá também fornecer os cursos de capacitação. Em casos como este, os municípios tendem a assumir uma postura um tanto quanto cômoda, por entenderem que este tipo de demanda, capacitação e formação, irá ser atendida pelas empresas da região, especialmente por aquelas do setor automobilístico e por aquelas que vierem se instalar, por já ser uma prática.

Mas mesmo assim, a administração pública reconhece amplamente o déficit na área da educação básica e profissional, por se tratar de um déficit histórico motivado pela falta de planejamento municipal, segundo a percepção do representante do

município de Resende. No entanto, de acordo com o mesmo, as ações desenvolvidas são “ações de retaguarda”, ou seja, esperam pela demanda e desenvolvem ações paliativas, contanto com o precioso apoio dos parceiros, em especial do Estado, e buscam alternativas, no médio e logo prazo, para tentar contornar a situação, mas estende o problema a nível nacional.

“Não é de uma hora para outra que nosso déficit na capacitação profissional surgiu isso é um déficit longo, histórico, falta de visão do país como um todo. E toda ação tem um planejamento e esse planejamento não foi feito. Quase todas as escolas de Resende estão automatizadas com computador; quase todos os professores de Resende foram contemplados com o programa do governo do Estado. A questão do pólo tecnológico a gente faz as nossas ações de retaguarda, digamos assim, e a secretaria estadual de ciência e tecnologia está investindo” (Entrevistado 4).

De igual modo o Entrevistado 3, descreve a busca do município por ele representado, por qualificação profissional para atender as empresas, ações imediatistas, percebemos que são pontuais, pois são projetos elaborados para atender a demanda das empresas do Pólo Automotivo naquele momento e não uma ação continuada. As parcerias, exceto com o SENAI, são formadas para atender determinados projetos e na maioria dos casos quando solicitado pelas empresas.

“Nós estamos fazendo uma parceria com a Peugeot Citroen e a fundação CSN para a instalação de uma unidade da Escola Técnica Pandiá Calógeras de Volta Redonda em Porto Real, a previsão é já iniciar agora no primeiro semestre de 2015 o curso de automação industrial, parcerias fortes com o SENAI, também para a formação de mão de obra, então os municípios começam a ter as suas políticas públicas individuais, voltadas para as áreas que o Pólo está demandando” (Entrevistado 3).

Um fato bem interessante é que o Entrevistado 3 já tem os dados da demanda do Pólo Automotivo, porque o próprio Pólo passa essas informações para o município, para que eles tenham a previsão e possam tomar suas medidas, com o objetivo de não serem pegos desprevenidos, não só na área da educação, mas em todas as áreas que o Pólo demanda e mesmo assim os municípios alegam falta de planejamento e argumentam estar vivenciando uma realidade nova.

A conformação das empresas em Pólo Automotivo veio no final de 2012, no entanto as empresas começam a estabelecer demandas aos municípios antes mesmo de sua instalação no local. Sendo assim, já deveria ser de entendimento dos municípios se posicionarem de uma forma mais pró ativa. Atualmente, é sabido que depois desse

período de crise, essa demanda pode vir a aumentar, o Entrevistado 3 deixa isso claro ao expor os números que a prefeitura tem no que diz respeito a qualificação.

“Eles [Pólo Automotivo] tem uma demanda de qualificação muito grande, tem 5 mil pessoas para fazer curso técnico, tenho mais ou menos umas 200 pessoas que só tem o fundamental que teria que fazer a qualificação e também um técnico regular, tenho aqui umas 2 mil pessoas que podem fazer a especialização. Aí ele vem aqui [Pólo Automotivo] e abre as áreas, e diz que 33% da minha demanda está na chaparia, operador de solda soldador, aí eu já sei onde tenho que trabalhar.

O curso que eu tenho que oferecer, 29% está na montagem 446 pessoas, montador de componente, montador de veículos e ele me fala o seguinte isso sem contar o que vai aumentar, tem que ter no mínimo 6 mil pessoas nessa qualificação para poder atender essa demanda, fora o que vai crescendo”(Entrevistado 3).

Mesmo com essa previsão ainda acontecem os déficits. Para otimizar as demandas nas diversas áreas, com maior atenção para os pontos críticos expostos pelos representantes das empresas do Pólo Automotivo, alguns municípios procuram unir as necessidades e resolver os entraves para que aquele município se torne mais atrativo, já outros foca mais na questão da qualificação, até mesmo por considerar ser o ponto mais crítico no seu município. Assim como o Pólo tem suas subcomissões para tratar especificamente cada área, por considerar que são áreas de fundamental importância para seu desenvolvimento, algumas prefeituras também criam equipes destinadas a tratar das áreas mais demandas e que merecem atenção especial, como emprego e qualificação, conforme relatado pelo Entrevistado 5.

“Resende investe hoje em capacitação e nós estamos fazendo várias parcerias com UERJ, secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado, estamos trazendo agora - com previsão para o segundo semestre de 2015 a abertura do Instituto Tecnológico Federal de Resende, ou seja, a gente une a questão da infraestrutura com a questão da logística, com investimento no social, com a questão do investimento na capacitação isso faz com que Resende seja uma cidade atrativa para esse segmento” (Entrevistado 4).

“A gente tem um centro de capacitação no município no qual tem uma estrutura para estar recebendo tanto os nossos cursos como os cursos das empresas, tem um núcleo de qualificação também como se fosse um SINE, então a gente faz uma parceria com o núcleo de emprego e qualificação do município e da região, aí nós temos uma equipe lá da prefeitura que faz todo esse trabalho” (Entrevistado 5)

O município que tem a questão da qualificação como uma meta importante de governo, atrela esta meta ao desenvolvimento da região, devido, em grande parte ao

aproveitamento de mão de obra. Além disso, o Entrevistado 4 cita a área da saúde, cabe ressaltar que a área da saúde do município de Resende é realmente bem colocada entre os municípios da região e até mesmo do Estado do Rio de Janeiro, informação essa que vem de encontro com os dados do IFDM, apresentados no capítulo 3, no entanto a área da educação ainda precisa ser bastante trabalhada.

“Você desenvolvendo aqui o município de Itatiaia você vai desenvolver toda uma região por que: se ele não for contratado aqui no nosso município ele vai ser contratado no outro, no município vizinho seja em Resende, seja em Porto Real, seja em Volta Redonda, seja em qualquer outro ele vai ser então, de qualquer forma, nós desenvolvemos” (Entrevistado 3).

“Na área de educação e na área de saúde existe esse intercâmbio maior das prefeituras” (Entrevistado 4).

Diante da explanação apresentada sobre capacitação, qualificação e formação, percebemos a movimentação dos municípios e o Pólo Automotivo, por uma questão principalmente de necessidade, no sentido de estarem buscando meios de driblar as necessidades e atrasos que a área da educação, por não estar preparada, nem mesmo no nível básico, impõe a cada situação. Temos que os projetos são elaborados para atender a população local e regional, visando em primeiro lugar qualificar mão de obra para as fábricas e montadoras.

De fato, a área que tem deixado a desejar pelos municípios é a educação básica da população, todos os entrevistados concordam com este aspecto, impactando de maneira negativa a formação profissional por causar de um atraso dos alunos com relação à aprendizagem, prejudicando assim o desenvolvimento das empresas e dos municípios.

#### **4.8 Avaliação dos resultados obtidos**

Esta seção busca apresentar a avaliação dos entrevistados com relação aos resultados obtidos com os projetos de apoio às empresas do setor automobilístico da região. De modo geral, os resultados obtidos com os projetos de apoio as empresas do Pólo Automotivo, nos últimos anos até o momento, em prol do desenvolvimento da região Sul Fluminense são considerados satisfatórios pelos entrevistados, ou seja, instituição de ensino, Pólo Automotivo e governo municipal.

No começo, até se ajustarem, entender qual era a real demanda das empresas, houve dificuldades, abordadas nas seções anteriores, mas atualmente a instituição de

ensino está entregando um serviço de qualidade, segundo o representante do Pólo Automotivo.

“O começo não foi bom, hoje está... Veio numa crescente. Pois na realidade, o SENAI da região não tinha um histórico, não tinha uma base técnica, ele dizia que tinha, mas na realidade não tinha; ele foi desenvolvendo. Hoje eu te digo que é muito bom. E hoje do nosso ponto de vista, eles são bons, a qualidade é boa. Tem uma agilidade muito grande. As empresas são realmente clientes” (Entrevistado 1).

Os resultados são vistos pelos municípios de maneira positiva, principalmente por estar ajustado ao desenvolvimento local e regional, em sua maioria ligados a empregabilidade por promover qualificação, na maioria dos casos até sem custo, além da oportunidade que os qualificados tem de poder se empregar em qualquer outra empresa do setor.

“Geralmente os resultados são muito bons. São bons porque a pessoa no caso, o profissional, ele está qualificado, se ele não conseguir ficar na empresa no qual deu origem à qualificação, ele fez um processo e vai ter mais uma qualificação no currículo, então ele pode estar sendo contratado para qualquer empresa da região e não só no município de Itatiaia, que muitas vezes as pessoas não têm condições financeiras de estar fazendo um curso, então às vezes a empresa oferece um curso de tratorista, vamos supor, que não é um curso barato, então a empresa fornece o curso de tratorista e fornece a carteira da categoria para eu poder exercer essa profissão de tratorista; então, assim, é muito válido. Eu acho que tem um estímulo profissional grande para o morador, enfim para os estudantes, seja para quem for” (Entrevistado 5).

Nesse sentido, o Entrevistado 2 mostra que as empresas, com o objetivo de não onerar o aluno e garantir a formação, fazem uma análise da viabilidade econômica da região e da população, até mesmo com o intuito de eliminar um dos possíveis obstáculos da formação, que seria os custos repassados aos formandos, de modo que prejudicaria os resultados. São vários incentivos por parte das empresas, visando a obtenção dos resultados.

“Eu acho que não tem como você fazer nada descolado da realidade econômica da região tanto que, a maior parte dos investimentos e das parcerias, normalmente, são feitos pensando em não onerar o aluno. Normalmente mais de 90% das nossas parcerias são fechadas de forma a não onerar o aluno que vai vir estudar, então a gente entra com uma contrapartida de espaço e organização e as empresas entram como patrocinadoras desses projetos. Os participantes dos projeto das empresa, precisam é praticamente a boa vontade de vir estudar. Muitas [empresas] oferecem gratuitamente e até com auxílio de transporte, alimentação” (Entrevistado 2).

As consequências dos resultados são sentidas pelos municípios e empresas a nível regional e nacional. A atração de novas empresas, os pontos positivos da região Sul Fluminense no segmento industrial e o interesse da administração pública de suprir as necessidades que impedem um melhor desenvolvimento regional, são pontos de destaque.

“Acho que a gente, de certa maneira, continua sendo uma região atrativa para captação de empresas. A gente continua sendo uma região atrativa, sinal de que a gente tem a confiança do segmento industrial. Eu acho que quando esses empresários se encontram lá em SP, ou no RJ ou em BH ou fora do país, a gente vê pontos mais positivos que negativos aqui na região. Acho que a gente está conseguindo atender a necessidade dentro da nossa condição, nós somos um país em desenvolvimento, nós temos carência em todas as áreas, então o que eu acho que eles percebem é que tem gente aqui bem intencionada e tem gente que quer trabalhar; a gente tem as carências e está trabalhando para suprir isso” (Entrevistado 4).

A atratividade da região se deve também, do ponto de vista dos municípios, as parcerias desenvolvidas e aos resultados satisfatórios que estas promovem. O Entrevistado 3 confirma o argumento anterior sobre o desenvolvimento da região e revela que as mudanças são perceptíveis.

“Da pra você ver pelo o que a região, a cidade está passando, você consegue perceber que muda a cidade é o desenvolvimento como um todo” (Entrevistado 3).

Em alguns casos, a administração pública baseia suas ações e faz prospecções nos resultados já apresentados, especialmente naqueles referentes à indústria. Esses resultados vêm de fora, ou seja, são apresentados pelo Pólo Automotivo ou por instituições de apoio as empresas como a CODIN. Nesse caso, as ações dos municípios são corretivas, pois esperam os resultados acontecerem para tomar as devidas providencias. Em outros casos são elaborados pela secretaria de emprego e renda dos municípios. Geralmente esse trabalho é desenvolvido em conjunto na administração municipal, colaboram as secretarias ligadas ao desenvolvimento econômico municipal e as informações da indústria que “vem de fora”.

“Todas as áreas da gestão pública municipal a população tem acesso à resultados.

Esses indicadores vêm de fora para dentro, são passados para a gente então na realidade a gente acompanha os resultados de fora para elaborar as nossas ações. Mas tem acompanhamento. A secretaria de trabalho e renda faz um acompanhamento mensal dessa balança aí de emprego, desemprego, admissão, demissão. Com base na informação da secretaria de trabalho e renda que é passado, a gente percebe o quanto o desenvolvimento industrial está empregando e o quanto precisa que a gente faça ação para poder trazer



outras empresas. Então a partir do momento que a gente vê alguns resultados que estão sendo demonstrados, aí a gente vai criar nossas ações compensatórias, inibidor daqueles resultados negativos. Existe acompanhamento e relatório de todas as ações do poder público municipal especificamente da secretaria de indústria, esse acompanhamento vem mais de fora para dentro” (Entrevistado 4).

Segundo o Entrevistado 2, os meios de acompanhamento dos resultados serve, principalmente para melhorar o atendimento as empresas, verificar o aproveitamento dos colaboradores e acompanhar o mercado de trabalho.

“Tem avaliação do curso, avaliação do docente, avaliação da empresa e avaliação do aluno depois do curso, avaliação de egresso para saber se ele está empregado, se não está empregado, se ele entrou no mercado através do curso, existem vários mecanismos, vários processos de acompanhamento dos cursos desde a sua concepção até o profissional dentro mercado de trabalho. Existe uma pesquisa de satisfação junto às empresas, um questionário para saber se estão sendo atendidas ou não” (Entrevistado 2).

Com isso, o entrevistado relata a percepção dos seus parceiros com relação aos seus resultados apresentados, ou seja, sua prestação de serviços, pois como afirma, as empresas são seus demandantes prioritários, visto questão cientes de tudo que acontece na instituição de ensino e nada, relacionado aos projetos é feito sem o aval das mesmas.

“Olha, eu acho que o principal [resultado], eu diria, são os depoimentos dos nossos parceiros. Tenho depoimentos de parceiros que dizem que eles tem hoje, na região, a melhor mão de obra formada, até comparando com outras plantas deles pelo mundo afora. E uma das empresas que se instalou recentemente o próprio CEO da empresa, em discurso, disse que o que mais deixava ele satisfeito é saber que 100% da linha de produção do pessoal dele tinha passado pelo SENAI então eu acho que isso, para gente, é um resultado que não tem como mensurar se fosse cartão de credito, não tinha preço. Eu, nesse caso, sou um fornecedor quase. Então a decisão de fazer ou não e como fazer é da parte do demandante, normalmente a decisão está com a empresa. O nosso papel é atender bem e atender as empresas, Todas as medidas são com aval e participação do parceiro. Com certeza, são os nossos patrões” (Entrevistado 2).

A partir da citação, nota-se que a prestação de serviços está saindo a contento e que as empresas de fato comandam os projetos da instituição de ensino. Pela ótica do desenvolvimento regional, temos uma prestação do serviço de educação profissional com qualidade, o que significa uma mão de obra bem formada e profissionais preparados para o mercado de trabalho.

Percebemos, à luz dos depoimentos desta seção, que a avaliação dos resultados obtidos com os projetos de apoio as empresas são satisfatórios, especialmente aqueles desenvolvidos pelas empresas e fruto de parcerias. Contudo devemos lembrar que, por

mais que a administração municipal se esforce em atender as demandas das empresas, como estas estão inseridas numa cadeia global, as empresas podem mudar seus objetivos, por exemplo, buscando reduzir custos. Neste caso não adianta os municípios fazerem o que as empresas pedem, pois elas terão que demitir, paralisar os projetos, etc. como está acontecendo agora. Ou seja, apesar do impacto positivo no desenvolvimento, na visão dos entrevistados, a indústria automobilística não é a única “salvação”.

#### **4.9 Considerações finais**

Tendo como base as categorias analisadas que nortearam este capítulo, buscamos entender sob a luz dos depoimentos dos entrevistados, sendo eles representantes do Pólo Automotivo Sul Fluminense, dos governos municipais de Porto Real, Resende e Itatiaia, e da principal instituição de ensino formadora da mão de obra das empresas o SENAI, como que o desenvolvimento socioeconômico da região Sul Fluminense está atrelado ao desenvolvimento das empresas do setor automobilístico da região. Buscamos também entender como estas empresas, através das suas demandas estão promovendo, desenvolvimento para região em algum nível, especialmente para os municípios onde estão instaladas as empresas do Pólo Automotivo Sul Fluminense.

De modo geral, todas as categorias apresentaram mais pontos positivos que negativos para a questão do desenvolvimento. Como citado na introdução, ao se instalarem no município, existem políticas públicas municipais e estaduais de apoio à instalação dessas empresas, cujo objetivo maior está em promover desenvolvimento para aquela região. Em contrapartida, as empresas, numa relação direta com o município, têm o dever de externalizar benefícios para a sociedade, que vêm de diversas formas, como: escolas, creches, projetos sociais e culturais, instalação de institutos técnicos, geração de emprego e renda para os munícipes, etc.

Podemos constatar através das entrevistas, que as áreas mais demandadas são as áreas de educação e infraestrutura, e onde são também registrados os maiores déficits dos municípios, conseqüentemente recebendo os maiores investimentos. As políticas públicas, na maioria das vezes em parceria, para essas áreas fomentam: as construções habitacionais, melhoramento de vias municipais e federais, a logística, atração de novas empresas e o incentivo cada vez maior a atração de novos institutos educacionais.

No entanto, algumas questões são tidas como motivo de embaraço, do ponto de vista das empresas e dos municípios, para o desenvolvimento da região. Duas delas merecem destaque: a interação prefeituras – empresas e a interação empresas-instituições. No primeiro caso, como as empresas têm que dar suas contrapartidas, demandam do município o apoio necessário, que motiva as parcerias, e como é do interesse tanto dos municípios quanto do Estado a obtenção de tais benefícios, as parcerias são eficientes no sentido de atender as demandas, ou seja, fazerem o “dever de casa”, como citado por alguns entrevistados. Um motivo de observação é o despreparo dos municípios com questões fundamentais como a educação básica que é reconhecidamente bastante deficitária, sendo alvo de contrapartida das empresas como é o exemplo, da Jaguar Land Rover, na construção de uma escola de ensino fundamental, demanda que deveria ser atendida pelo governo municipal. Por outro lado, certos das contrapartidas da empresas, os governos municipais, ficam numa zona de conforto, na espera que demandas deste tipo sejam atendidas pelas empresas, por ser uma prática considerada comum entre elas.

No segundo caso, a interação empresas-instituições, todos os entrevistados apontam a importância e a necessidade de haver mais diálogo entre eles. Isso ocorre porque as empresas promovem os encontros, fazem reuniões ou chegam às prefeituras quando precisam que suas demandas sejam atendidas, para que elas possam expor suas necessidades, ou seja, passar os “deveres de casa” para os municípios, isso ocorre em todas as áreas que o Pólo Automotivo caracteriza como pontos críticos. Por outro lado, as prefeituras ficam no aguardo das demandas, esperando pelas previsões e estatísticas que o Pólo Automotivo, sozinho ou juntamente com as instituições de apoio como a CODIN produzem e lhes apresentam. Ou seja, as prefeituras esperam as ações do Pólo para que tomem suas medidas, e apresentam o seguinte argumento: relatam que estão passando por uma situação nova, até então não antes vivenciada pelos municípios da região. Porém, o desenvolvimento da educação básica é obrigação dos municípios oferecer, independente da atividade econômica que está sendo desenvolvida na região, e se há um déficit é porque a situação já se arrasta há algum tempo.

## 5 CONCLUSÕES

Como vimos na seção 2.4 definimos desenvolvimento regional como um processo endógeno de mobilização de energias sociais em espaços de pequena escala (municípios, localidades, microrregiões) que implementam mudanças capazes de elevar as oportunidades sociais, a viabilidade econômica e as condições de vida da população. O processo de desenvolvimento regional requer a participação e o envolvimento de diversos atores sociais e que atuam de forma multidimensional em aspectos sociais, ambientais, culturais, político-institucionais, científico-tecnológicos e físico-territoriais.

Propusemos como objetivo desta dissertação, investigar de que forma o desenvolvimento da região Sul Fluminense vem sendo afetado pela instalação do Pólo Automotivo, visando verificar se o Pólo Automotivo configura um sistema produtivo local nesta região. Para tanto se fez necessário a realização de: levantamento de bibliografia sobre sistemas produtivos locais, desenvolvimento regional e indústria automobilística; assim como de documentação (teses de doutorado, dissertações de mestrado, monografias) sobre a região Sul Fluminense. Realizou-se uma caracterização da região e do Pólo Automotivo Sul Fluminense com base em análise e levantamento de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e no índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal. Foram realizadas também cinco entrevistas com atores diretamente relacionados ao Pólo Automotivo e interessados no desenvolvimento da região, sendo eles: representante do Pólo Automotivo Sul Fluminense, representante da principal instituição de ensino que forma mão de obra para as empresas automobilísticas o SENAI, representante da prefeitura de Porto Real, representante da prefeitura de Resende e representante da prefeitura de Itatiaia.

À luz do levantamento e análise dos dados e de observações realizadas verifica-se que o Pólo Automotivo Sul Fluminense não configura ainda na região um sistema produtivo local, conforme o conceito utilizado neste trabalho abordado no capítulo 1. Um ponto importante a ser destacado de acordo com o conceito, é que o Pólo Automotivo deve gerar externalidades positivas, impulsionando o desenvolvimento regional. As externalidades positivas são especialmente importantes por trazer dinamismo e evolução para a região. Conforme podemos verificar com o levantamento de dados quantitativo e seu tratamento, feito no capítulo 3, e confirmar através da

análise de conteúdo, explorada no capítulo 4. O Pólo Automotivo Sul Fluminense promove externalidades positivas, que são: aumento do emprego, motiva novas capacitações, aumento da escolaridade, atração de novos investimentos, construção de creches e escolas, aumento dos estabelecimentos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias, projetos sociais e culturais. Por outro lado, verificou-se ao longo do período, de 2006 a 2013, bastante oscilação do salário médio anual, refletindo, em certo nível, os picos e as quedas da economia do setor automobilístico.

No que diz respeito à configuração de um sistema produtivo, foi verificado que o desenvolvimento da região Sul Fluminense, especialmente da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, e dos municípios onde as empresas do Pólo Automotivo estão instaladas, sendo eles Resende, Porto Real e Itaitiaia, está em grande medida alinhado às metas, objetivos e demandas das empresas do Pólo. Foi verificada uma parceria entre as empresas que compõem o Pólo, os governos municipais e as instituições de apoio. Além disso, percebemos também a criação de políticas públicas de apoio e incentivo, tanto às empresas do Pólo Automotivo quanto ao desenvolvimento regional. Uma das principais políticas de fomento às empresas, tanto a nível estadual quanto municipal, é a lei de incentivos fiscais. Amplamente praticada pelos municípios e que atrai às empresas do setor automobilístico, este é o principal incentivo, além de disponibilização de áreas.

Pode-se afirmar que devido a tal alinhamento de objetivos e políticas, principalmente, o desenvolvimento da região Sul Fluminense, está sendo, de certa forma, fomentado pelas demandas originadas pelas empresas do Pólo Automotivo. Conforme podemos constatar através das demandas geradas por educação, incluindo desde formação básica até qualificação de mão de obra, e empregabilidade da população local e regional. Destaca-se que, os postos de trabalho gerados podem ser ocupados por quaisquer pessoas da região Sul Fluminense assim como os cursos oferecidos. Todos os benefícios, resultante dos projetos das empresas na região beneficiam os municípios. Isto porque as principais áreas alvo de contrapartidas são: educação e emprego. Essas áreas são de prioridade tanto das empresas devido à necessidade de mão de obra quanto dos municípios, por qualificar a população e gerar emprego e renda, e de modo a obter mais amplo desenvolvimento socioeconômico para aquele local.

Porém o Pólo Automotivo não configura ainda um sistema produtivo local, uma vez que os ganhos de eficiência coletiva não são claros. Com relação às ações desenvolvidas pelo Pólo Automotivo e pelas administrações locais nota-se certo distanciamento e falta de sintonia por parte dos municípios, conforme mostrado no capítulo 4. Na relação empresa-empresa há sintonia conforme observado nos capítulos 3 e 4. Sob o prisma da eficiência coletiva ativa, não basta que exista proximidade geográfica, denotando puramente o aglomerado, é preciso que se somem ações coletivas concertadas e organizadas, no sentido que permitam um uso consciente das vantagens da proximidade. Alcançar esse desafio coloca o sistema produtivo local em condições de responder às pressões competitivas globais, inerentes especialmente ao setor automobilístico. Podemos concluir que esse descompasso é atualmente um motivo significativo de bloqueio para o desenvolvimento do sistema produtivo local.

Com relação ao objetivo geral que foi identificar como o desenvolvimento da região Sul Fluminense vem sendo afetado pela instalação do Pólo Automotivo pode-se concluir que a região passou a experimentar uma nova via de desenvolvimento econômico a partir da instalação das empresas do setor automobilístico na região. Porém tal desenvolvimento veio de forma mais consolidada e acertada, com direcionamento mais efetivo de políticas públicas e de fomento ao desenvolvimento econômico regional, a partir do momento que se firmaram parcerias para efetivação de tais políticas. No entanto, vale destacar que tais parcerias ainda precisam ser amadurecidas em prol do desenvolvimento regional.

Cabe observar que em decorrência da crise pela qual as empresas do Pólo Automotivo vem passando há aproximadamente três anos, devido ao fato destas estarem inseridas numa cadeia global de valor, como observado na seção 2.6.1, o desenvolvimento econômico da região baseado nas atividades do setor sofre no momento uma paralisação. Vale ressaltar que foram mantidos os projetos de apoio às empresas e os projetos desenvolvidos pelas empresas antes do período de crise. Mesmo assim, os representantes da administração pública local e das empresas, prospectam um cenário de crescimento, com retomada das atividades de produção e demanda por novos projetos com manutenção dos já existentes, até porque em meio ao cenário de crise, temos a chegada de uma multinacional com sua rede de fornecedores na região agregando ao Pólo Automotivo, com previsão de inauguração em 2016.

Conclui-se também que, para o desenvolvimento da região Sul Fluminense, especialmente o desenvolvimento econômico da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, região historicamente ancorada numa base industrial siderúrgica, o Pólo Automotivo trouxe uma nova atividade econômica para a região, que veio movimentar uma economia estagnada sem nenhum acontecimento de peso desde a década de 1990 com a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional. Apresentando assim, novos rumos para a economia Sul Fluminense e até mesmo para o desenvolvimento social desta região, por trazer novas formas de conhecimento, inclusão por meio da criação de novos postos de trabalho e experiência com parceria. Nesse sentido, cabe destacar que, por ter uma economia baseada numa antiga estatal que mesmo depois de privatizada mantinha grande autonomia com relação as suas ações, a região não tinha a experiência de realizar parcerias com conotação econômica, tampouco em prol do seu desenvolvimento em sentido amplo.

No entanto um aspecto relevante observado no tratamento das entrevistas, é que não existe uma visão de desenvolvimento regional por parte das administrações municipais. Contudo grande parte da mão de obra dos municípios da região, está empregada nos municípios que tem sua economia sustentada pelo setor automobilístico e também tem parte de sua população sendo formada e/ou capacitada e requalificada, quando necessário, por estes,. Ou seja, são as empresas do Pólo Automotivo juntamente com a administração pública destes municípios, em certo nível, gerando emprego, renda e capacitação para a região.

Como contribuições desta dissertação apontam-se:

- 1) A confirmação de que as ações de desenvolvimento do Pólo Automotivo Sul Fluminense estão bastante alinhadas com as políticas públicas de desenvolvimento das administrações municipais onde as empresas estão instaladas, impactando assim o desenvolvimento da região, em especial dos municípios sustentados pela economia do setor automobilístico.
- 2) O Pólo Automotivo Sul Fluminense gera externalidades positivas para a região em vários aspectos discutidos ao longo deste trabalho, especialmente nos aspectos econômico e social, porém conforme abordado no capítulo 2, ainda não se verifica na região a construção de um sistema produtivo especificado e operacionalizado para absorver questões como o nível de comunicação, a coordenação e eficiência coletiva,

bem como uma estratégia geradora de habilidades e difusão a nível regional. Isso confirma parcialmente as hipóteses sustentadas por essa dissertação, visto que as empresas automobilísticas presentes na região acompanham a tendência da indústria automobilística no Brasil e no exterior com reflexos diretos sobre o território, especialmente na questão do emprego. Destaca-se o fato que as empresas instaladas na região não apresentam uma rede de fornecedores locais, se houvesse desenvolveria mais a região. Como hipóteses sustenta-se que o aglomerado automotivo, neste caso o Pólo Automotivo Sul Fluminense, pode numa região já industrializada, trazer novas formas de revitalização, possibilidade de diversificação e exigir novas competências, além das já existentes. Verifica-se que a instalação do Pólo Automotivo na região Sul Fluminense diversifica o seu perfil de empregos, mas tem impactos limitados, principalmente por estar inserida numa cadeia global de valor. Além disso, observa-se que o nível de remuneração no setor automobilístico é bom, mas não se pode ainda afirmar que este fator gera desenvolvimento para a região.

3) De acordo com os tipos de distritos industriais identificados por Markusen (1996), verifica-se que o Pólo Automotivo Sul Fluminense atualmente está mais próximo de configurar na região uma plataforma satélite ou distrito centro-radial, pois observa-se certa hierarquia na relação das empresas com os municípios. Esta fica explícita na ideia de "dever de casa": ou seja, quem passa o "dever de casa" são as empresas e cabe às prefeituras o seu cumprimento. Pois segundo Markusen (1996), as estruturas distrito centro-radial e plataforma satélite sugerem que as grandes empresas podem ser importantes contribuintes para o desenvolvimento regional, embora pudesse haver problemas de dominação e vulnerabilidade.

Como a cadeia global de valor da indústria automobilística é orientada pelo produtor, retomando Gereffi (1999), conforme visto no capítulo 1, sua rede de relacionamento é predominantemente vertical; essa ideia se aproxima daquilo que se observa com relação à indústria automobilística da região Sul Fluminense e seu tratamento com as administrações municipais, sendo uma das características levantadas pela tipologia de distrito plataforma satélite. Portanto, para conclusão deste trabalho, como já dito, não se faz adequado afirmar a existência de um sistema produtivo local nesta região especialmente no que diz respeito ao critério "interações consolidadas" entre empresas e municípios, visto que não se verifica.



Aponta-se como limitação deste trabalho o fato de que não foi possível realizar uma entrevista com um representante do sistema FIRJAN, para que pudéssemos compartilhar da visão desta instituição de apoio as indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Cujas principais contribuições para este trabalho seria a percepção da instituição com relação às políticas de desenvolvimento e expansão industrial no interior do Estado e assim acrescentá-la ao depoimento dos demais atores envolvidos no processo de desenvolvimento da região Sul Fluminense.

Outra limitação no que tange a análise de conteúdo, é que não foi possível realizar a necessária análise documental para complementar o tratamento das entrevistas, pois os documentos não foram disponibilizados.

Para trabalhos futuros sugere-se o desenvolvimento de estudos com as empresas, fábricas e montadoras, do Pólo Automotivo com o intuito de verificar qual é a percepção das mesmas, com relação ao desenvolvimento socioeconômico da região Sul Fluminense. E como elas percebem o posicionamento, em relação ao desenvolvimento regional, dos municípios que não tem sua economia baseada na indústria automobilística, dando assim continuidade a esta dissertação.

Outra linha apontada seria desenvolver estudos com a administração pública dos municípios vizinhos ao Pólo Automotivo Sul Fluminense, com o objetivo de verificar até que ponto se aproxima a visão entre os municípios que tem as empresas do setor automobilístico instaladas, e aqueles que não as têm. Com o objetivo de averiguar se realmente é do interesse dos municípios permanecerem com suas atividades econômicas já sedimentadas ou se há alguma intenção de mudança.

Sugere-se também realizar um mapeamento da cadeia de transformação metal-mecânica da região Sul Fluminense com um diagnóstico da cadeia de fornecedores com o objetivo de verificar se houve um deslocamento do emprego da indústria siderúrgica para a indústria automobilística.

## BIBLIOGRAFIA

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Anuário Estatístico da Indústria Automobilística, 2014. Disponível em <http://www.anfavea.com.br>. Acesso em 17 set. 2014.

ALVAREZ, R. R. **Setor automotivo no Rio De Janeiro: uma análise da inserção dos fabricantes locais de autopeças na cadeia automotiva**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Coordenação dos Programas de Pós Graduação em Engenharia (COPPE), 2004, 932 p.

ARMSTRONG, H. TAYLOR. J. **Regional Economics and Policy**, 3<sup>rd</sup>edn.Oxford: BlackwellPublishers, pp. 149-168, 2000.

BOURDIEU, P.O **Poder Simbólico**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.

CANUTO, O. **The High Density of Brazilian Production Chains**. Development Economics Department, World Bank, 2014.

Cluster Automotivo Sul Fluminense, 2013. Disponível em: [http://www.sr2.uerj.br/inovuerj/wcti\\_pdf/cluster\\_Automotivo\\_Sul\\_Fluminenses.pdf](http://www.sr2.uerj.br/inovuerj/wcti_pdf/cluster_Automotivo_Sul_Fluminenses.pdf). Acesso em: 27 Jul. 2014.

COELHO, F. Consórcios regionais de desenvolvimento: os mercados regionais no estado do Rio de Janeiro. Santiago (Chile): **Comisión Económica Para América Latina Y El Caribe (CEPAL)**, 2000. Disponível em: [www.eclac.org/publicaciones/xml/9/6069/lcr1982e.pdf](http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/6069/lcr1982e.pdf). Acesso em: 21 jul. 2014.

CORDEIRO, M. C. **Ser trabalhador flexível e competente": um olhar sobre a dinâmica família, trabalho e educação**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Instituto de Filosofia e Ciências Sociais (IFCS), Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA), 2008. 142 p.

COOKE, P.; Laurentis, C.; Tödtling, F. and Trippl, M. **Regional Knowledge Economies: Markets, Clusters and Innovation**. Cheltenham, UK and Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing Limited. 2007.

COOKE, P., BOEKHOLT, P. and TÖDTLING, F. **The Governance of Innovation in Europe: Regional Perspectives on Global Competitiveness**. London: Pinter. 2000.

Decisão Rio Investimentos 2014-2016. Disponível em: <http://www.decisaorio.com.br/downloads-1/downloads.htm>. Acesso em 23 de Nov. de 2014.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. **Novos rumos para a economia fluminense**. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. **Caleidoscópio do desenvolvimento local no Brasil – diversidade nas abordagens e na experiência**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2007.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. e MELO, L. M. **Configurações produtivas locais e desenvolvimento municipal: explorações no interior fluminense**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2007.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. **O desenvolvimento local no Estado do Rio de Janeiro. Estudos avançados nas realidades municipais**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2005.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. **O desenvolvimento econômico local no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2003.

GEREFFI, G. **A commodity chains framework for analyzing global industries**. Institute of Development Studies, Duke University, 1999. Disponível em <[http://eco.ieu.edu.tr/wp-content/Gereffi\\_CommodityChains99.pdf](http://eco.ieu.edu.tr/wp-content/Gereffi_CommodityChains99.pdf)>. Acesso em: 16 set. 2014.

GEREFFI, G. Lascadenasproductivas como marco analítico para laglobalización. *Problemas de Desarrollo*, v. 5, n. 125, p. 9-37, abr/jun. 2001b.  
**CEPERJ. Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro**. Disponível em: <<http://www.ceperj.rj.gov.br>> Acesso em: 07 Ago. 2014.

HUMPHREY, J.; SCHMITZ, H., **Governance in global value chains**, in Schmitz, H. (ed), *Local Enterprises in the Global Economy: Issues of Governance and Upgrading*, Cheltenham. Elgar, pp 95-109. 2004.

Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal. Disponível em: <http://www.firjan.org.br/ifdm>. Acesso em: 23 de Nov. de 2014.

KAPLINSKY, R.; MORRIS, M. **A handbook for value chain research**. Institute of Development Studies, University of Sussex and School of Development Studies, University of Natal, 2001.  
Disponível em: [www.inti.gov.ar/cadenasdevalor/manualparainvestigacion.pdf](http://www.inti.gov.ar/cadenasdevalor/manualparainvestigacion.pdf). Acesso em: 16 set. 2014.

KELLER, P. F. Clusters, distritos industriais e cooperação interfirmas: uma revisão da literatura. **Revista Economia & Gestão**, América do Norte, 8 set. 2008. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/economiaegestao/article/view/4/4>. Acesso em: 11 Ago. 2014.

KERSTENETZKY, J. A natureza da firma. **Arche**, ano IV, nº11, p. 49-77, 1995.

KERSTENETZKY, J. Alfred Marshall on big business. **Cambridge Journal of Economics**, Advance access publication, 2009.

KLINK, J. J. **A cidade-região: Regionalismo e reestruturação no grande ABC paulista**. Rio de Janeiro, DP&A Editora. 2001.

KRUGMAN, P. Increasing Returns and Economic Geography. **The Journal of Political Economy**, Vol. 99, No. 3. (Jun., 1991), pp.483-499. 1991.

- LA ROVERE, R. L. **Paradigmas e Trajetórias Tecnológicas**. In: Pelaez, V.; Szmrecsanyi, T. (org.) *Economia da Inovação Tecnológica*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- LA ROVERE, R. L.; SHEHATA, L. D. Políticas de apoio a micro e pequenas empresas e desenvolvimento local: alguns pontos de reflexão. **Redes**, Santa Cruz do Sul, vol.11 n.3, p.9-24, 2006.
- LIMA, R. J. C. CSN e Volta Redonda: uma relação histórica de dependência e controle. **Revista Política e Sociedade**, v. 12, n. 25, p. 41, 2013.
- LIMA, R. J. C. Estratégias Integradas de Regeneração em Regiões Industriais: uma aproximação com a conjuntura pós-década de 1990 no Sul Fluminense. **Caderno CRH**, Salvador, v. 25, 66, p. 433-449, Set/Dez. 2012.
- LIMA, R. J. C. **A reinvenção de uma cidade industrial: Volta Redonda e o pós-privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)**. 2010. 277 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.
- LIMA, R. J. C. **Açúcar, Coca-Coca e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município modelo” em Porto Real (RJ)**. Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA-IFCS, 2005. 169 p.
- MARKUSEN, A. **Stickyplaces in slippery space: A typology of industrial districts**. *Economic Geography* 72 (3), jul.1996, p.293-313.
- MYTELKA, L.; FARINELLI, F. **De Aglomerados Locais a Sistemas de Inovação**. In LASTRES, H.M.M et al. (org.) *Conhecimento, Sistemas de Inovação e Desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Contraponto, 2005
- PAULA, G. T. L. **Práticas de cooperação e estratégia de desenvolvimento: uma aproximação ao campo de pequenas e médias empresas do Sul fluminense**. Trabalho de Conclusão de Curso – Departamento de Administração. Escola de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, Rio de Janeiro, 48p. 2009.
- Perspectivas Estruturais do Mercado de Trabalho na Indústria Brasileira 2020. Diretoria de Desenvolvimento Econômico e Associativo, FIRJAN, 2014.
- PORTALVR. Site oficial da prefeitura de Volta Redonda. Disponível em <<http://www.voltaredonda.rj.gov.br>>. Acesso em: 27 Jul. 2014.
- RAMALHO, J. R. Novas Conjunturas Industriais e Participação Local em Estratégias de Desenvolvimento, **Dados**, vol. 48, n° 3, 2005.
- RAMOS, D. A. R. **Território e Indústria: as empresas metalomecânicas em Sertãozinho**. 136f. **Dissertação de mestrado**. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. São Paulo. 2008.
- REZENDE, A. S. **Estratégias de revitalização econômica em Volta Redonda: um estudo sobre a Secretaria Municipal de Desenvolvimento**. Trabalho de Conclusão de Curso – Departamento de Administração. Escola de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, Rio de Janeiro, 49p.2010.

ROCHA, H. Entrepreneurship and Development: The role of clusters. **Small Business Economics**23: 363-400, 2004.

SANTOS, R. S. P. **A Construção Social da Região: Desenvolvimento Regional & Mobilização Sócio-política no Sul Fluminense.**Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA-IFCS, 2006. 232 p.

SCHMITZ, H. Collective efficiency: growth parth small-scale industry. **Journal Development Studies.** V31, N4; 529-566. 1995.

SCHMITZ, H. KNORRINGA, P. Learning from global buyers. **JournalofDevelopmentStudies**, 37(2), 177-205. 2000.

SILVA, A. J. C. Entidades Empresariais e Desenvolvimento Regional no Médio Paraíba Fluminense: o caso do MetalSul. **Universidade Federal Fluminense**, Volta Redonda, RJ. 2012.

SCOTT, A. J. A Perspective ofEconomicGeography.**Journal of economic geography**, Oxford, v. 4, n. 5, p. 479-499, nov., 2004.

STORPER. M. **The Regional World.** New York: Guilford. 1997.

TIGRE, P.B. Inovação e Teorias da Firma em 3 paradigmas. Disponível em: [http://www.ie.ufrj.br/oldroot/hpp/intranet/pdfs/inovacao\\_e\\_teorias\\_da\\_firma\\_em\\_tres\\_p\\_aradigmaspaulotigre.pdf](http://www.ie.ufrj.br/oldroot/hpp/intranet/pdfs/inovacao_e_teorias_da_firma_em_tres_p_aradigmaspaulotigre.pdf).

TÖDTLING, F.; TRIPPL, M.Like Phoenix from the Ashes? The Renewal of Clusters in Old Industrial Areas.**UrbanStudies**, Vol. 41, N5/6, 1175–1195, 2003.

TORRES, R.L. **A indústria automobilística brasileira: uma análise da cadeia de valor.** Dissertação (mestrado) - Universidade Federal deSanta Catarina, Centro Sócio-Econômico. Programa dePós-Graduação em Economia.Florianópolis, SC, 2011. 179 p.

VIANNA, M. P. **Habitação e modos de vida em vilas operárias.** 32f. Monografia – Universidade de São Paulo. São Paulo. 2004.

## **Apêndice 1 – Questionário utilizado nas entrevistas semi-estruturadas**

### **Investigação e análise dos Projetos de Apoio (PA) às empresas**

Objeto de investigação: Pólo Automotivo Sul Fluminense e desenvolvimento regional Sul Fluminense.

- Relate a relação da instituição que o senhor está representando com o Pólo Automotivo Sul Fluminense e suas ações e/ou projetos de apoio para o desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense.

#### **1 – Características gerais do PA.**

1.1 Projetos de apoio e/ou ações que estão sendo desenvolvidas. Caso o PA tenha nome, citar.

1.2 Organismos de: concepção, direção, execução e parceria.

1.3 Fontes de financiamento e suas eventuais modificações.

1.4 Ano de criação do(s) PA(s).

1.5 Número de agências do projeto e suas áreas de atuação.

#### **2. Concepções e objetivos do Projeto de Apoio**

2.1 Condições e circunstâncias gerais de criação do PA.

2.2 Condições e circunstâncias locais de lançamento do PA.

2.3 Estas concepções iniciais são globalmente adequadas ao contexto local?

2.4 O PA leva em conta especificamente as informações sobre a realidade econômica local?

2.5 Sobre que estudos anteriores, globais e locais, o PA está baseado? Discussões e trocas anteriores ao projeto?

2.6 Objetivos gerais do PA.

2.7 Objetivos específicos do PA.

2.8 O público alvo do projeto e eventuais distorções com o público atingido.

#### **3. Organização e meios de ação do PA**

3.1 Volume financeiro global envolvido.

3.2 Número de pessoas que colaboram e que estão diretamente envolvidas com o funcionamento geral do PA. Discrimine a intensidade de cooperação dos colaboradores.

3.3 Descrição da organização local do PA e de suas modificações eventuais ao longo do tempo.

3.4 Tipos de apoios oferecidos às empresas, formas e duração. Combinação e proporções destes tipos de apoio.

3.5 Descrição do processo decisório no PA.

#### **4- Resultados institucionais do Projeto de Apoio (PA)**

4.1 Principais resultados obtidos pelo PA, acumulados e no último ano.

4.2 Meios de acompanhamento e de controle interno dos resultados (avaliação interna).

4.3 Meios de acompanhamento e de controle externo dos resultados (avaliação externa).

4.4 Os empresários e/ou as prefeituras participam dessas avaliações? De que forma e por quê?

4.5 Existem relatórios de atividades e difusão destes relatórios?

4.6 O PA é coordenado ou está relacionado com outros projetos e/ou planos de desenvolvimento na região Sul Fluminense? Por quê?

4.7 De que modo todos os fatores institucionais (FIRJAN) condicionam os resultados e os efeitos do PA?

#### **5- As relações Projeto de Apoio/empresários/empresas**

5.1 Quais são as demandas específicas e iniciais dos empresários?

5.2 critérios de seleção dos empresários (sexo, idade, experiência) e das empresas.

5.3 O PA realiza um diagnóstico da empresa antes de apoiá-la? Por quê?

5.4 O PA realiza uma visita à empresa antes de apoiá-la? Como é feita e Por quê?

\* Tem algum aspecto importante do funcionamento dos projetos que não foi abordado nas perguntas anteriores? Caso sim, qual?

\* Suas colocações finais sobre o tema abordado.

**Apêndice 2 – Tabelas elaboradas com base na Relação Anual de Informações Sociais para construção dos gráficos do capítulo 3.**

**Total de Estabelecimentos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense (2006-2013)**

**2006**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	1	0	1
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	2	4
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	3	1	4	8
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	1	4	2	6	13

**2007**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	1	0	1
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	3	5
RJ - Quatis	0	0	0	0	0



RJ - Resende	0	2	1	5	8
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	1	3	2	8	14

**2008**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	1	0	1
RJ - Itatiaia	1	0	0	0	1
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	4	6
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	3	1	4	8
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	2	4	2	8	16

**2009**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	4	6
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2	2	4	8

RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	1	3	3	8	15

**2010**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	4	6
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2	2	4	8
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	1	3	3	8	15

**2011**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	5	7
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	3	2	4	9
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0

RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	1	4	3	9	17

**2012**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	7	9
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	4	2	5	11
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	1	5	3	12	21

**2013**

Município	Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	Fabricação de Caminhões e ônibus	Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	2	2
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	1	1	0	8	10
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	4	2	9	15
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0

RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	1	5	3	19	28

**Total de Empregos da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense (2006-2013)**

**2006**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	7	0	7
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	2224	88	0	227	2539
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	707	271	310	1288
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	2224	795	278	537	3834

**2007**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0

RJ - Barra Mansa	0	0	8	0	8
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	3111	112	0	850	4073
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	152	313	631	1096
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	3111	264	321	1481	5177

**2008**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	8	0	8
RJ - Itatiaia	1	0	0	0	1
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	3397	173	0	868	4438
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	531	484	928	1943
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	3398	704	492	1796	6390

**2009**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
-----------	----------------------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	-------

RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	3235	171	0	923	4329
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	406	418	719	1543
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	3235	577	419	1642	5873

**2010**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	4092	231	0	1410	5733
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	603	593	1113	2309
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	2	0	2
Total	4092	834	595	2523	8044

**2011**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para	Fabricação de peças e acessórios para veículos	Total
-----------	----------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------	------------------------------------------------	-------

			veículos automotores	automotores	
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	4396	235	0	1443	6074
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	708	629	1277	2614
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	4396	943	630	2720	8689

**2012**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	4420	169	0	1436	6025
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	528	440	929	1897
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1	0	1
Total	4420	697	441	2365	7923

**2013**

Município	Fabricação de automóveis,	Fabricação de caminhões e	Fabricação de cabines,	Fabricação de peças e	Total
-----------	------------------------------	------------------------------	---------------------------	--------------------------	-------

	camionetas e utilitários	ônibus	carrocerias e reboques para veículos automotores	acessórios para veículos automotores	
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	19	19
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	4163	214	0	1517	5894
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	607	506	1158	2271
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	4163	821	506	2694	8184

**Total de Empregos da Classe Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar na Região Sul Fluminense (2006-2013)**

**2006**

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	846	846
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	846	846

Fonte: RAIS (2014)

**2007**

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0



RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	910	910
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	910	910

Fonte: RAIS (2014)

### 2008

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	930	930
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	930	930

Fonte: RAIS (2014)

### 2009

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	815	815
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0

Total	815	815
-------	-----	-----

Fonte: RAIS (2014)

### 2010

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	915	915
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	915	915

Fonte: RAIS (2014)

### 2011

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	1022	1022
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ - Piraí	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	1022	1022

Fonte: RAIS (2014)

### 2012

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	1066	1066
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0

RJ – Pirai	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	1066	1066

Fonte: RAIS (2014)

### 2013

Município	Fabricação de Pneumáticos e de câmaras-de-ar	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0
RJ - Itatiaia	1181	1181
RJ - Parati	0	0
RJ - Pinheiral	0	0
RJ – Pirai	0	0
RJ - Porto Real	0	0
RJ - Quatis	0	0
RJ - Resende	0	0
RJ - Rio Claro	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0
RJ - Valença	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0
Total	1181	1181

Fonte: RAIS (2014)

### Salário Médio Anual (SM) Nominal da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense (2006-2013)

#### 2006

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	9,79	0	9,79
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ – Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	14811,85	257,52	0	1201,02	16270,39

RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	8559,98	1360,73	1617,42	11538,13
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	14811,85	8817,5	1370,52	2818,44	27818,31

**2007**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	9,97	0	9,97
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	18278,26	306,11	0	4004,72	22589,09
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	797,01	1725,21	3280,19	5802,41
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	18278,26	1103,12	1735,18	7284,91	28401,47

**2008**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	10	0	10
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0

RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	20478,56	509,39	0	4237,46	25225,41
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2783,48	2569,8	4234,3	9587,58
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	20478,56	3292,87	2579,8	8471,76	34822,99

**2009**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	18480,98	473,86	0	3972,03	22926,87
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2026,04	1906,4	3122,94	7055,38
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1,01	0	1,01
Total	21816,85	2989,58	1878,27	9089,52	35899,31

**2010**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos	0	0	0	0	0

Reis					
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	22609,05	712,68	0	5297,26	28618,99
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2815,03	2714,17	4419,22	9948,42
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	3	0	3
Total	22609,05	3527,71	2717,17	9716,48	38570,41

**2011**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	24009,57	749,17	0	5583,4	30342,14
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	3604,94	3173,18	5900,23	12678,35
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1,87	0	1,87
Total	24009,57	4354,11	3175,05	11483,63	43022,36

**2012**

Município	Fabricação de automóveis,	Fabricação de caminhões e	Fabricação de cabines,	Fabricação de peças e	Total
-----------	---------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------	-------

	camionetas e utilitários	ônibus	carrocerias e reboques para veículos automotores	acessórios para veículos automotores	
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	21816,85	544,43	0	5287,39	27648,67
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2445,15	1877,1	3802,13	8124,38
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	1,17	0	1,17
Total	21816,85	2989,58	1878,27	9089,52	35774,22

**2013**

Município	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de caminhões e ônibus	Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores	Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	44,13	44,13
RJ - Parati	0	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0	0
RJ - Pirai	0	0	0	0	0
RJ - Porto Real	21333,63	642,95	0	5798,75	27775,33
RJ - Quatis	0	0	0	0	0
RJ - Resende	0	2591,31	2118,3	4640,8	9350,41
RJ - Rio Claro	0	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0	0
Total	21333,63	3234,26	2118,3	10483,68	37169,87

**Total de Empregados com Ensino Fundamental, Médio e Superior Completo na Região Sul Fluminense (2006-2013)**

**2006**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6376	10871	3125	20372
RJ - Barra do Pirai	3474	4303	1542	9319
RJ - Barra Mansa	6092	8103	3210	17405
RJ - Itatiaia	719	1705	582	3006
RJ - Parati	596	1250	360	2206
RJ - Pinheiral	441	591	252	1284
RJ - Piraí	948	2176	906	4030
RJ - Porto Real	973	2861	1345	5179
RJ - Quatis	303	455	206	964
RJ - Resende	4599	7941	3736	16276
RJ - Rio Claro	121	407	196	724
RJ - Rio das Flores	335	801	718	1854
RJ - Valença	1288	4272	1127	6687
RJ - Volta Redonda	10524	21256	8130	39910
Total	36789	66992	25435	129216

Fonte: RAIS (2014)

**2007**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6301	10771	3140	20212
RJ - Barra do Pirai	3488	5088	1709	10285
RJ - Barra Mansa	6023	8555	3232	17810
RJ - Itatiaia	784	2098	716	3598
RJ - Parati	610	1439	410	2459
RJ - Pinheiral	476	699	348	1523
RJ - Piraí	1119	2463	889	4471
RJ - Porto Real	1083	3782	1485	6350
RJ - Quatis	235	421	281	937
RJ - Resende	4224	8583	3737	16544
RJ - Rio Claro	178	419	232	829
RJ - Rio das Flores	238	783	433	1454
RJ - Valença	1250	4390	1119	6759
RJ - Volta Redonda	10642	22616	9024	42282
Total	36651	72107	26755	135513

Fonte: RAIS (2014)

**2008**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6004	11286	3253	20543



RJ - Barra do Pirai	3349	5378	1829	10556
RJ - Barra Mansa	6038	9794	3309	19141
RJ - Itatiaia	795	2192	711	3698
RJ - Parati	643	1557	430	2630
RJ - Pinheiral	450	810	353	1613
RJ - Pirai	1130	2254	834	4218
RJ - Porto Real	912	3854	1675	6441
RJ - Quatis	194	486	212	892
RJ - Resende	4242	10816	3944	19002
RJ - Rio Claro	228	399	333	960
RJ - Rio das Flores	341	853	531	1725
RJ - Valença	1371	5048	985	7404
RJ - Volta Redonda	10743	25694	10000	46437
Total	36440	80421	28399	145260

Fonte: RAIS (2014)

### 2009

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6641	13338	4121	24100
RJ - Barra do Pirai	3139	5937	1938	11014
RJ - Barra Mansa	5798	10559	3608	19965
RJ - Itatiaia	836	1998	867	3701
RJ - Parati	762	1913	553	3228
RJ - Pinheiral	434	900	355	1689
RJ - Pirai	1048	2525	959	4532
RJ - Porto Real	1129	4600	1657	7386
RJ - Quatis	409	682	287	1378
RJ - Resende	4405	11521	4726	20652
RJ - Rio Claro	342	463	321	1126
RJ - Rio das Flores	366	873	585	1824
RJ - Valença	1160	4782	1654	7596
RJ - Volta Redonda	10558	27119	9979	47656
Total	37027	87210	31610	155847

Fonte: RAIS (2014)

### 2010

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	7003	15076	4494	26573
RJ - Barra do Pirai	3043	6631	2034	11708
RJ - Barra Mansa	6191	12261	3848	22300
RJ - Itatiaia	1058	2439	1040	4537
RJ - Parati	830	1978	622	3430
RJ - Pinheiral	436	891	332	1659
RJ - Pirai	1090	2632	975	4697

RJ - Porto Real	959	5377	1880	8216
RJ - Quatis	607	745	293	1645
RJ - Resende	4151	13047	5327	22525
RJ - Rio Claro	329	475	337	1141
RJ - Rio das Flores	329	1120	729	2178
RJ - Valença	1210	4602	1873	7685
RJ - Volta Redonda	9873	30773	10391	51037
Total	37109	98047	34175	169331

Fonte: RAIS (2014)

### 2011

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6968	16272	4813	28053
RJ - Barra do Pirai	2996	6816	1928	11740
RJ - Barra Mansa	5934	13479	4106	23519
RJ - Itatiaia	986	2771	1114	4871
RJ - Parati	865	2215	714	3794
RJ - Pinheiral	477	1172	524	2173
RJ - Piraí	1033	2840	991	4864
RJ - Porto Real	968	5881	2076	8925
RJ - Quatis	523	753	296	1572
RJ - Resende	4241	15303	5897	25441
RJ - Rio Claro	283	492	352	1127
RJ - Rio das Flores	446	1458	802	2706
RJ - Valença	1310	4790	2072	8172
RJ - Volta Redonda	9561	35067	10867	55495
Total	36591	109309	36552	182452

Fonte: RAIS (2014)

### 2012

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6632	16824	4907	28363
RJ - Barra do Pirai	2982	7513	2250	12745
RJ - Barra Mansa	5744	14318	4451	24513
RJ - Itatiaia	1026	3107	1233	5366
RJ - Parati	882	2351	754	3987
RJ - Pinheiral	547	1274	513	2334
RJ - Piraí	1132	3159	973	5264
RJ - Porto Real	1231	7500	2099	10830
RJ - Quatis	464	744	259	1467
RJ - Resende	4386	15567	6225	26178
RJ - Rio Claro	319	492	333	1144
RJ - Rio das Flores	459	1023	343	1825
RJ - Valença	1282	4926	1971	8179
RJ - Volta Redonda	9176	37421	11446	58043

Total	36262	116219	37757	190238
-------	-------	--------	-------	--------

Fonte: RAIS (2014)

### 2013

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	6538	19436	5567	31541
RJ - Barra do Pirai	3062	7416	2883	13361
RJ - Barra Mansa	5278	14827	4727	24832
RJ - Itatiaia	978	3651	1285	5914
RJ - Parati	1073	2782	787	4642
RJ - Pinheiral	558	1399	562	2519
RJ - Pirai	1052	3257	1059	5368
RJ - Porto Real	1170	7862	2291	11323
RJ - Quatis	497	834	394	1725
RJ - Resende	4361	17699	7063	29123
RJ - Rio Claro	334	625	395	1354
RJ - Rio das Flores	489	1059	329	1877
RJ - Valença	1422	5127	2053	8602
RJ - Volta Redonda	7772	37350	11835	56957
Total	34584	123324	41230	199138

Fonte: RAIS (2014)

### Total de Empregados com Ensino Fundamental, Médio e Superior Completo da Divisão Fabricação de Veículos Automotores, Reboque e Carrocerias – exceto Recondicionamento e Recuperação de Motores para Veículos Automotores – na Região Sul Fluminense (2006-2013)

#### 2006

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	1	1	0	2
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Pirai	0	0	0	0
RJ - Porto Real	150	1105	528	1783
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	177	1804	839	2820
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0
Total	177	1804	839	2820

Fonte: RAIS (2014)

**2007**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	2	1	0	3
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	270	2080	650	3000
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	25	794	73	892
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0
Total	297	2875	723	3895

Fonte: RAIS (2014)

**2008**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	2	1	0	3
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	274	2300	810	3384
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	31	1608	76	1715
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0
Total	307	3909	886	5102

Fonte: RAIS (2014)

**2009**

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0

RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	221	2328	825	3374
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	26	1234	79	1339
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	1	0	0	1
Total	248	3562	904	4714

Fonte: RAIS (2014)

### 2010

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	272	3368	884	4524
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	28	1968	104	2100
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	1	1	0	2
Total	301	5337	988	6626

Fonte: RAIS (2014)

### 2011

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	286	3562	959	4807
RJ - Quatis	0	0	0	0

RJ - Resende	28	2260	120	2408
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	1	0	1
Total	314	5823	1079	7216

Fonte: RAIS (2014)

## 2012

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	0	0	0	0
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	262	3693	888	4843
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	28	1539	126	1693
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	1	0	1
Total	290	5233	1014	6537

Fonte: RAIS (2014)

## 2013

Município	Fundamental Completo	Médio Completo	Superior Completo	Total
RJ - Angra dos Reis	0	0	0	0
RJ - Barra do Pirai	0	0	0	0
RJ - Barra Mansa	0	0	0	0
RJ - Itatiaia	6	13	0	19
RJ - Parati	0	0	0	0
RJ - Pinheiral	0	0	0	0
RJ - Piraí	0	0	0	0
RJ - Porto Real	252	3567	932	4751
RJ - Quatis	0	0	0	0
RJ - Resende	27	1847	172	2046
RJ - Rio Claro	0	0	0	0
RJ - Rio das Flores	0	0	0	0
RJ - Valença	0	0	0	0
RJ - Volta Redonda	0	0	0	0
Total	285	5427	1104	6816

Fonte: RAIS (2014)