

TRABALHO E DESENVOLVIMENTO NO BRASIL: UM ESTUDO SOBRE O IMPACTO DA RELOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA EM REGIÕES NÃO TRADICIONAIS¹

*LABOUR AND DEVELOPMENT IN BRAZIL: A STUDY ON THE IMPACT OF THE
DELOCALIZATION OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY TO NON-TRADITIONAL PLACES*

Mario Henrique Guedes Ladosky²

Fernando Ramalho Martins³

Marcos Lázaro Prado⁴

RESUMO

Investiga-se os impactos da instalação de plantas automotivas em duas localidades: Goiana (PE) e Iracemápolis (SP). Ambas as unidades fabris foram inauguradas no contexto do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto, em territórios com pouca ou nenhuma tradição industrial. Trata-se de uma pesquisa comparativa, apoiada em fontes de dados quantitativos, como a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e o Cadastro Geral de Emprego e Desemprego (CAGED) do Ministério do Trabalho, sendo os dados tratados descritiva e comparativamente. Dentre as categorias de análise, elencou-se: (1) indicadores econômicos e sociais; (2) características do mercado de trabalho; e (3) estrutura ocupacional. Os resultados permitem concluir que o impacto no mercado de trabalho se fez sentir de modo mais intenso na unidade instalada em território pernambucano, destacando-se como fatores relevantes o porte do empreendimento e o modelo produtivo adotado.

Palavras-chave: setor automotivo, trabalho, território.

ABSTRACT

The impacts of installing automotive plants in two locations are investigated: Goiana (PE) and Iracemápolis (SP). Both manufacturing units were inaugurated in the context of the Incentive Program for Technological Innovation and Densification of the Automotive Vehicle Production Chain – Inovar-Auto, in territories with little or no industrial tradition. This is a comparative research, supported by quantitative data sources, such as the Annual Social Information List (RAIS) and the General Employment and Unemployment Registry (CAGED) of the Ministry of Labor, with data treated descriptively and comparatively. Among the categories of analysis, the following were listed: 1. economic and social indicators; 2. labor market characteristics; and 3. occupational structure. The results allow us to conclude that the impact on the job market was felt more intensely in the unit installed in Pernambuco territory, highlighting as relevant factors the size of the enterprise and the production model adopted.

Keywords: automotive industry, knowing, territory.

¹ Os autores agradecem o apoio recebido do CNPq e do *Newton Fund* para a realização dos estudos aqui reportados.

² Doutor em sociologia pela Universidade de São Paulo (USP) e Professor da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG). E-mail: mhladosky@gmail.com.

³ Doutor em sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e Professor na Universidade Estadual Paulista (UNESP) no campus de Araraquara. E-mail: fernando.martins@unesp.br

⁴ Doutor em sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e Professor na Faculdade de Ciências da Saúde de Barretos Dr. Paulo Prata (FACISB). E-mail: marcoslazar@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

Este artigo resulta de projeto de pesquisa desenvolvido entre 2017 e 2019, cujo objetivo consistiu em analisar o novo e complexo cenário no qual se tem reconfigurado o mundo do trabalho, por meio da investigação tanto dos setores mais tradicionais quanto dos emergentes no que concerne à produção, ao emprego e à utilização da força de trabalho. Três setores foram elencados para tanto, são eles: (1) vestuário, (2) automotivo e (3) produção de *softwares*⁵.

No presente trabalho, discutiremos alguns dos resultados da pesquisa realizada no segundo setor acima indicado, buscando refletir sobre como duas empresas multinacionais influenciaram o mercado de trabalho e a estrutura ocupacional de duas regiões sem tradição no setor automotivo.

Dessa forma, apresentaremos aqui os resultados de nossa investigação sobre o emprego na indústria automotiva, que se encontra entre os maiores setores econômicos do mundo, representando algo entre 5% e 10% da atividade econômica mundial, posição conquistada em mais de um século de existência (TRAUB-MERZ, 2017). De acordo com Sarti e Borghi (2017, p. 42, tradução nossa), esse setor é caracterizado “por uma concentração da demanda em um reduzido número de países e por poucas corporações globais responsáveis por uma grande parcela da produção e das vendas.”

No que diz respeito aos empregos, Cardoso et al. (2017) afirmam que as condições de trabalho em plantas automotivas são muito superiores à média nacional, sendo a rotatividade da indústria automotiva menor, por exemplo, do que a do setor metalúrgico – enquanto a primeira se restringe a 11,1%, a segunda chega a 43%. Os autores chamam também a atenção para o fato de que os empregos no setor são em sua totalidade formais, diferentemente do que ocorre na maioria dos outros setores industriais do país, destacando que: “todos os trabalhadores empregados possuem contrato formal e têm assegurado os padrões mínimos (de horas semanais, pagamento de horas extras, férias, pagamento de contribuição previdenciária, etc.) exigidos pela legislação trabalhista e de seguridade social” (CARDOSO et al., 2017, p. 151, tradução nossa)⁶. Por outro lado, é cada vez maior o número de trabalhadores terceirizados nas plantas industriais.

Convém notar que, mesmo oferecendo vantajosas condições de emprego quando comparado à média nacional, tais condições não são homogêneas, sobretudo em um país com dimensões continentais. Sendo assim, interessa-nos aqui entender como estas se configuram em plantas localizadas em regiões não tradicionais, contribuindo assim com os estudos que têm focalizado as unidades produtivas mais recentemente instaladas no país, dentre as quais destacam-se o consórcio modular da Volkswagen de Resende (RJ), aberto em 1996 (SAKO, 2006; ABREU; BEYNON; RAMALHO, 2000); as fábricas da Renault e da Volkswagen-Audi no Paraná, em meados de 1990 (DE ARAÚJO, 2006); a da Mercedes-Benz, em Juiz de Fora (NEVES e CARVALHO NETO, 2006), no fim da década de 1990; a da General Motors, em Gravataí (RS), inaugurada em 2000 (RUDUIT GARCIA e GUIMARÃES, 2006); e a da Ford em Camaçari (BA), que iniciou suas atividades em 2002 (SAKO, 2006).

⁵ Trata-se do projeto “Trabalho e Globalização Periférica no Brasil: um estudo comparativo em três setores produtivos”, aprovado pelo edital do Projeto Universal CNPq 402354/2016-8, coordenado pelo Prof. Jacob Carlos Lima (UFSCar). Dentre vários produtos do referido projeto, veja-se LIMA 2020.

⁶ O campo desta pesquisa foi realizado entre os anos de 2018 e 2019 e não refletiu alterações que alinhassem as empresas em estudo às mudanças da reforma trabalhista de 2017. Outrossim, diversos trabalhos realizados sobre a pandemia de Covid-19 no setor automotivo como um todo, incluindo-se as referidas plantas, não apontaram para adoção de novos padrões de contratação (vide MARTINS; PRADO, 2020; LADOSKY et al., 2021).

Elencamos, assim, como representantes das novas plantas automotivas, duas unidades fabris inauguradas no contexto do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto⁷⁸ –, a saber: a unidade da Jeep⁹, implantada em 2015 no município de Goiana, Pernambuco, e a planta da Mercedes-Benz instalada no município paulista de Iracemápolis em 2016.

A escolha pelo estudo de tais unidades se deve ao fato que elas exemplificariam uma nova dinâmica do setor no Brasil, que a partir da década de 1990 assistiu uma crescente abertura de plantas industriais automotivas em regiões não tradicionais (tidas como *greenfields*), paralelamente ao fechamento de postos de trabalhos em territórios *brownfields*, como o ABC Paulista. Convém notar que, se na década de 1990 os investimentos inseriram-se num contexto mais amplo do “Novo Regime Automotivo” (RAMALHO, 2005), os casos aqui analisados associam-se ao programa do governo federal Inovar-Auto, estabelecido pela Lei nº 12.715 de 2012, (BRASIL, 2012) que consistiu em um regime tributário diferenciado com vigência até o final de 2017. Em síntese, as empresas produtoras de veículos automotores que aderissem ao programa (cujas exigências estão resumidas no Quadro 1 gozavam de uma série de incentivos, os quais incluíam, por exemplo, a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Bicev (2019) alerta-nos que o programa era estruturado em duas fases, com exigências diferentes para as montadoras, resumidas na tabela abaixo:

⁷ Programa que visava estimular o setor automotivo, exigindo como contrapartida: investimento em inovação; aumento da eficiência energética; garantia de que grande parte dos estágios produtivos fossem realizados no país. Há diversas possibilidades de interpretação sobre os motivos da chegada das novas fábricas dentro do contexto do referido programa, incluindo-se os casos abordados. Seja como for, envolve simultaneamente uma dinâmica local onde já havia relações sociais pré-estabelecidas, a conjuntura, as estratégias de negócio das empresas, e o modelo produtivo adotado na planta. Em relação aos dois últimos aspectos, tanto a agora finada fábrica da Mercedes quanto a vivíssima planta da Jeep produziram veículos *premium* – integralmente, no caso da primeira; parcialmente, no caso da segunda –, que são produzidos em menor escala. O Inovar-Auto acelerou a produção interna dos veículos *premium*, em razão do encarecimento dos impostos sobre importações sobre os veículos do segmento. As empresas adotaram estratégias distintas em relação ao modelo produtivo escolhido. Enquanto a alemã operou dentro do modelo CKD, que poderia ser facilmente instalado e descontinuado em qualquer local - como de fato o foi - de forma mais ou menos coincidente com o fim do programa, a planta da Jeep se inseriu em um modelo completamente distinto, razão pela qual ainda permanece.

⁸ Diversas multinacionais optaram por inaugurar plantas no Brasil durante o período de vigência do Inovar-Auto. No período de 2013 a 2017, por exemplo, as seguintes unidades fabris foram inauguradas: Caoa Chery (Jacareí, SP, 2014), Mercedes-Benz (Iracemápolis, SP, 2016), Toyota (Porto Feliz, SP, 2016), Land Rover (Itatiaia, RJ, 2016), Nissan (Resende, RJ, 2014), DAF (Ponta Grossa, PR, 2013), Audi (São José dos Pinhais, PR, 2015), BMW (Araquari, SC, 2014), GM (Joinville, SC, 2013), Suzuki (Catalão, GO, 2015), Jeep (Goiana, PB, 2015). (CILO; DRSKA, 2019)

⁹ A unidade da Jeep implantada em 2015 em Goiana foi a primeira fábrica do grupo FCA, formado em 2014 pela fusão entre a Fiat e a Chrysler (LADOSKY, 2020). Em 16 de janeiro de 2021 foi concluída a fusão do Grupo Fiat-Chrysler (FCA) com o Grupo Peugeot-Citroën (PSA), originando assim o grupo Stellantis, ocupando a 4ª posição na produção mundial de veículos. O novo grupo nasce com 400 mil empregados, fábricas em 30 países e vendas em 130 mercados. Em 2019 os grupos FCA e PSA haviam somado receitas de 167 bilhões de Euros, e lucro operacional combinado de 12 bilhões de Euros (DE SÁ 2021; STELLANTIS..., 2021). Após a criação da Stellantis, a fábrica de Goiana já recebeu em agosto de 2021 a produção da marca Jeep Commander (um SUV de 7 lugares) e há rumores de que pode vir a receber novos produtos, com aumento do emprego.

**QUADRO 1 – RESUMO DAS PRINCIPAIS EXIGÊNCIAS PARA HABILITAÇÃO
NO INOVAR-AUTO, 2012-2017.**

2012	2013-2017
65% de conteúdo regional (Brasil, Mercosul e México);	Metas de eficiência e segurança;
0,5% da receita operacional bruta investida em P&D e Inovação;	Execução local de 8, chegando a 10 etapas de produção de um veículo leve; e de 9 até 11 etapas de um veículo pesado;
Realização no país de 6, de um total de 11 atividades industriais, em pelo menos 80% dos veículos comercializados.	Investimento em P&D, Engenharia, Tecnologia Industrial Básica e Capacitação dos Fonecedores
	Etiquetagem veicular relativa ao consumo de combustível e emissão de poluentes.

Fonte: Bicev (2019, p. 12)

Em um primeiro momento é interessante observar que, além de possuírem o Inovar-auto como atrativo empresarial, as plantas em tela foram instaladas em cidades que guardavam uma marcante semelhança ligada à tradição rural, associada a uma produção canavieira consequentemente, secular. Em Goiana, engenhos foram instalados desde o período colonial; em Iracemápolis, se encontra a sede da Usina Iracema, uma das unidades de um dos maiores grupos produtores de açúcar e etanol do mundo¹⁰.

Seja como for, faz-se necessário relativizarmos a própria definição do que é – e se realmente é – possível estabelecer esses territórios como sendo *greenfields*. Cidades como Goiana e Iracemápolis o serão quando pensarmos na instalação de fábricas de automóveis. Contudo, a compreensão do lugar e do seu entorno é fundamental. A Goiana do começo do século XX até a década de 1980 tinha a FITEG (Fiação de Tecidos Goiana)¹¹ e, a partir da década de 1970 e ainda hoje em funcionamento, a Klabin, importante empresa de papel e celulose. Além disso, está a 50 km de Paulista, cidade também tradicionalmente vinculada à produção têxtil, integrante da Região Metropolitana de Recife¹². Já Iracemápolis, além da tradicional usina de açúcar e etanol, está a 164 km da capital, São Paulo; a 70 km de Campinas; a 30 km de Piracicaba; e a apenas 13 km de Limeira, cidades com tradição industrial consolidada.

A chegada das novas fábricas, portanto, não se deu em territórios isentos de qualquer experiência industrial. Como nos ensina Santos (2009, p. 246), não é mais possível se pensar numa territorialidade absoluta, exclusiva e limitada, distinta de outra mediação – essencialmente externa –, principalmente quando consideramos as transformações do último século. Por conta do desenvolvimento tecnológico contemporâneo, há de se considerar ainda a existência de uma “extraterritorialidade” em que as pessoas se aproximariam de uma integração mais global (BAUMAN, 2003 p. 53-54).

Dessa forma, a percepção da chegada da fábrica em cada uma das localidades estudadas nunca será dissociada de experiências, valores ou significações e simbologias que já estão lá constituídas.

Além da relação com a tradição histórica e a cultura local, as empresas transnacionais analisadas tiveram que lidar com estruturas socioeconômicas diversas sob as quais tiveram que operar um processo de enraizamento e de legitimação social que as tornasse parte constitutiva da comunidade.

¹⁰ Trata-se do Grupo São Martinho.

¹¹ Conforme Prefeitura Municipal de Goiana. Disponível em: <http://goiana.pe.gov.br/o-municipio/historia/>, acesso em 04 abr. 2020.

¹² Em 2018, Goiana passou também a integrar a Região Metropolitana de Recife.

Assim, por um lado, é possível observar que, no momento de chegada, as empresas incidiram em municípios com diferentes graus de vulnerabilidade econômica e social. Goiana, por exemplo, tinha um nível socioeconômico inferior ao de Iracemápolis quando a Jeep e a Mercedes decidiram instalar suas unidades produtivas, respectivamente, naqueles territórios.

Contudo, nos anos seguintes à entrada em operação, as montadoras imprimiram um volume e um ritmo de crescimento com intensidades diferentes – com vigor muito maior no município pernambucano do que no interior paulista –, refletindo-se nos indicadores econômicos no período posterior ao da entrada em funcionamento daquelas fábricas, como se verá mais adiante nos dados do PIB, do PIB per capita, do IDH e do Índice de Gini, entre outros.

Tais diferenças decorrem, a nosso ver, da estratégia da Jeep e da Mercedes em relação às unidades produtivas naqueles territórios. Em outras palavras, ambas buscaram incentivos públicos em geral, e do Inovar-Auto, em particular; mas isso não nos faz perder de vista que as estratégias de negócio foram muito distintas: em Goiana, por exemplo, a fábrica foi instalada juntamente com 16 fornecedores, *sistemistas*, constituindo um Polo automotivo dentro de uma proposta de desenvolvimento regional; enquanto Iracemápolis recebeu apenas uma unidade produtiva, no modelo CKD, sem atrair nenhuma empresa fornecedora de autopeças.

Essas diferenças entre as estratégias de negócio das empresas nos territórios vão se expressar em diversas formas e graus de enraizamento, buscados por elas para legitimar-se socialmente perante os empregados e a população no espaço local. Nosso entendimento é de que esse é um dos fatores que permite compreender as razões de porque, embora inauguradas no mesmo período, a Jeep segue ampliando suas atividades em Goiana, ao passo que a Mercedes já encerrou sua operação em Iracemápolis¹³.

1.1 Procedimentos de pesquisa

Partiu-se da hipótese de que as empresas aqui estudadas impactaram positivamente em suas localidades territoriais, sobretudo em termos de emprego. Fato comprovado parcialmente, sobretudo pelo efeito em Goiana, enquanto em Iracemápolis devem ser relativizados pelo curto tempo de existência da Unidade. Essa diferença se deve às estratégias distintas que cada empresa teve ao inaugurar suas plantas naqueles territórios.

Elegeram-se como categorias de análise as que seguem: (1) indicadores econômicos e sociais; (2) características do mercado de trabalho; e (3) estrutura ocupacional.

Em termos metodológicos, trata-se de uma pesquisa comparativa, apoiada em fontes de dados quantitativos como a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e o Cadastro Geral de Emprego e Desemprego (CAGED) do então existente Ministério do Trabalho, tratando os dados de forma descritiva e comparativa (BRASIL, 2011).

Foram utilizadas ainda informações das bases de dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), especificamente de seu relatório anual (PNUD, 2019) sobre o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) e do Índice de Gini. Do IBGE foram acessadas as bases do Censo Demográfico, da Pesquisa Nacional de Amostra Domiciliar Contínua Anual (PNADC/A) e das contas nacionais, entre outras pesquisas oficiais. O Anuário da ANFAVEA (2020) foi a fonte para alguns dados específicos de empresas e do setor.

¹³ A fábrica da Mercedes em Iracemápolis teve o anúncio do encerramento de suas atividades na imprensa local em 17 de dezembro de 2020 (MERCÉDEZ-BENS..., 2020). Menos de um mês depois, em 11 de janeiro de 2021, a Ford anuncia o fechamento de todas as suas unidades no Brasil – São Bernardo do Campo (SP), Taubaté (SP) e Camaçari (BA) – e a fábrica da Troller, em Horizonte (CE).

O período deste estudo cobre o decênio 2009-2019 (até março do último ano), em virtude da enorme variação no desempenho da economia no país, com significativa expansão entre 2009 e 2013, seguido de uma brutal recessão em 2015 e 2016; e entre 2017 e 2019, seguida de uma estabilização em nível inferior no período 2009-2013¹⁴. Esta variação permite refletir sobre alguns traços do mercado de trabalho antes e depois da implantação daquelas fábricas, combinando contextos bastante diversos de emprego formal.

2. UM OLHAR COMPARATIVO PARA ALGUNS INDICADORES ECONÔMICOS E SOCIAIS DE IRACEMÁPOLIS E GOIANA

Antes da análise sobre o mercado de trabalho, considera-se importante situar algumas características socioeconômicas específicas das cidades, conforme dados do IBGE (2019) a seguir explicitados.

Goiana situa-se em uma área de aproximadamente 502 km², distante apenas 62 km de Recife, Pernambuco, possuindo uma população de 75.644 habitantes no Censo de 2010, enquanto Iracemápolis tem 116 km², estando localizada a 167,5 km da cidade de São Paulo, e contando com uma população de 20.029 habitantes em 2010.

O PIB nos valores correntes, em 2015, foi de R\$ 3.867.853.000,00 em Goiana; e de R\$ 1.743.903,00 em Iracemápolis. Em ambos os municípios, os dados da série histórica do PIB apontam um crescimento em mais de 150% de 2013 a 2015, um rápido crescimento em curto espaço de tempo. No mesmo ano, o PIB per capita foi de R\$ 49.198,06/hab. em Goiana; e de R\$ 77.310,95/hab. em Iracemápolis. Um crescimento de mais de 150% e de 200%, respectivamente, no curto período de 2013-2015.

O PIB dos valores correntes teve um rápido crescimento em ambos os municípios na série histórica entre 2013 e 2015, acumulando mais de 150% no período em que as plantas da Jeep e da Mercedes estavam em construção. Pode-se atribuir a esse fator a principal razão para desempenho tão positivo em meio à crise nacional que se desencadeava no país.

O salário médio mensal por trabalhador assalariado, em 2012, era de R\$ 1.553,45/mês em Goiana, cidade de maior porte tanto em termos territoriais quanto em termos populacionais, e de R\$ 1.665,74/mês em Iracemápolis, indicando crescimento mais vigoroso na série histórica da primeira cidade em comparação com a segunda.

Em relação ao IDH-M¹⁵, Goiana partiu da classificação “muito baixo” (0,405), em 1991, para um nível “médio” (0,651), em 2010. O item de pior desempenho no IDH-M de Goiana em 2010 foi a educação, com 0,576, considerado ainda um índice “baixo”. Iracemápolis tinha um IDH-M apenas “baixo” (0,562) em 1990; e em 2010 já tinha alcançado o nível “alto” (0,776).

¹⁴ Em termos nacionais, depois da queda do PIB na recessão de 2015-2016 (-3,8% e -3,3%, respectivamente), alcançou crescimento de 1,0% em 2017; 1,8% em 2018; e 1,1% em 2019. Embora o período da pandemia não esteja no recorte dessa pesquisa, vale ressaltar o PIB do país ficou em -4,1% em 2020.

¹⁵ De acordo com o PNUD (2019), o IDHM avalia os itens: trabalho (medido pela renda per capita), saúde (considerando a expectativa de vida da população ao nascer) e educação (tomado pelos anos de escolaridade da população adulta e do fluxo escolar da população jovem); e varia entre 0 e 1. Até 0,499 é considerado “muito baixo”; de 0,500 a 0,599 é “baixo”; de 0,600 a 0,699 é “médio”; de 0,700 a 0,799 é “alto” e de 0,800 até 1 é “muito alto”.

Segundo o PNUD (2019), o segmento de pobres em Goiana, em 2010, abrangia 30,42% da população, sendo 12,71% extremamente pobres; o Índice de Gini¹⁶ era de 0,54. Em Iracemápolis, no mesmo ano, o percentual de pobres era de apenas 2,93%, e o de extremamente pobres, de 1,18%, sendo o índice de Gini de 0,40.

A taxa de ocupação em Goiana e Iracemápolis em 2010 era, respectivamente, de 55,99% e de 65,49% entre as pessoas com 18 anos ou mais.

O conjunto dos dados aqui apresentados aponta um aspecto em comum entre os dois casos, que é o impacto positivo das montadoras nas mudanças dos indicadores econômicos em seus respectivos territórios. Na próxima seção, será analisado o mercado de trabalho em Goiana e em Iracemápolis, destacando-se as implicações diferenciadas quanto ao número de vínculos formais, bem como pela reconfiguração da dinâmica do emprego, com ênfase na análise do setor industrial frente aos demais, além do efeito da indústria automobilística no perfil ocupacional nos dois municípios.

3. A DINÂMICA RECENTE DO MERCADO DE TRABALHO EM IRACEMÁPOLIS E EM GOIANA

A Tabela 1 mostra, na coluna dos totais, uma primeira diferença entre as cidades: no período 2009-2018, o número de vínculos com emprego formal não teve grande expansão em Iracemápolis. Em termos absolutos, o município passou de 6.138 para 6.705 pessoas empregadas formalmente, o que dá em torno de 10%. Goiana, por outro lado, viu as vagas de empregos passarem de 11.951, em 2009, para 22.081, em 2018, no auge da formalização, após uma breve retração em 2017, graças à crise nacional; em termos relativos, a Tabela 1 indica o crescimento de 7,3% para 13,4% dos setores econômicos da cidade. Portanto, Goiana sentiu mais intensamente o *boom* do emprego e os efeitos da crise comparativamente com Iracemápolis.

As razões para tal distinção ocorrem pela população de Iracemápolis ter, na Usina Iracema, a principal geradora local de empregos, além da proximidade com outras cidades, em especial Limeira, cuja economia diversificada sempre atraiu contingentes expressivos de trabalhadores em processos de deslocamento diário. Por seu turno, a chegada da fábrica de automóveis da FCA-Jeep em Goiana representou o principal evento de criação de empregos, para além das atividades rurais naquela cidade.

O principal setor de atividade econômica responsável pelos empregos foi, em ambas as cidades, a indústria de transformação. Mas aqui reside outra diferença significativa entre Iracemápolis e Goiana. Enquanto a primeira já contava com 3.807 vínculos em 2009 –correspondente a 62,0% dos vínculos na cidade – e se manteve relativamente estável nos anos seguintes, com uma média de 58,4% no emprego industrial; Goiana viu triplicar os vínculos nesse setor, passando de uma participação de 20,0%, em 2009, para 61,3% em 2018 (média de 51,3% no período).

¹⁶ “O Índice de Gini, criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de zero a um. O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda. O valor um está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza.” (WOLFFENBÜTTTEL, 2019).

TABELA 1 - PARTICIPAÇÃO (%) DOS SETORES DE ATIVIDADE ECONÔMICA NO ESTOQUE DE EMPREGO EM IRACEMÁPOLIS E GOIANA (2009-2018)

Ano	Indústria transformação		Construção Civil		Comércio		Serviços		Administração Pública		Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca		Total	
	Goiana	Iracemápolis	Goiana	Iracemápolis	Goiana	Iracemápolis	Goiana	Iracemápolis	Goiana	Iracemápolis	Goiana	Iracemápolis		Goiana
2009	62,0%	200,0%	1,0%	1,3%	14,8%	15,4%	11,3%	8,8%	9,6%	18,8%	0,6%	35,1%	9,3%	7,3%
2010	64,0%	191%	0,5%	1,5%	14,1%	171%	11,1%	9,4%	9,0%	16,8%	0,7%	35,6%	9,7%	7,4%
2011	63,1%	47,9%	0,8%	2,8%	13,7%	17,0%	11,9%	11,6%	9,4%	17,1%	0,5%	3,2%	9,8%	7,8%
2012	59,8%	48,6%	1,3%	2,7%	14,4%	16,8%	13,8%	10,8%	9,1%	18,1%	0,8%	2,6%	9,9%	7,9%
2013	58,6%	53,8%	1,2%	8,2%	14,8%	19,6%	14,4%	13,7%	9,4%	1,7%	0,8%	2,6%	10,2%	7,6%
2014	55,7%	49,4%	1,1%	9,5%	16,1%	12,9%	16,2%	10,7%	9,3%	15,5%	0,5%	1,8%	10,1%	12,0%
2015	54,0%	56,1%	1,5%	3,7%	15,8%	12,7%	15,7%	12,3%	9,1%	14,1%	1,3%	0,9%	10,4%	12,3%
2016	54,5%	61,2%	0,7%	1,4%	16,6%	11,7%	16,6%	11,5%	9,8%	11,3%	0,6%	2,8%	10,0%	12,8%
2017	56,7%	68,6%	1,1%	0,5%	15,3%	12,3%	15,4%	14,2%	9,7%	0,7%	0,6%	3,4%	10,5%	11,5%
2018	56,4%	61,3%	0,5%	0,4%	15,6%	10,5%	15,4%	13,0%	9,9%	11,8%	0,7%	2,7%	10,2%	13,4%
Média	58,4%	51,3%	1,0%	3,2%	15,1%	14,0%	14,2%	11,8%	9,4%	12,2%	0,7%	730,0%	1000,0%	1000,0%

Fonte RAIS / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba.

Tamanha elevação em Goiana resultou na correspondente queda na participação dos vínculos das atividades rurais, notadamente com o declínio dos engenhos e usinas de açúcar da região, que viu a redução de aproximadamente 35% para 2,7%, no último ano da série histórica analisada na Tabela 1.

Observa-se ainda na Tabela 1 que a implantação da montadora em Goiana reverberou também no setor de serviços, que era bastante precário e expandiu sua atividade, gerando empregos para atender o novo contexto da cidade após a instalação do Polo Automotivo. Por outro lado, o mercado de trabalho em Iracemápolis ficou praticamente estável, refletindo pequena variação percentual em todos os setores.

É importante frisar que a chegada da FCA-Jeep em Goiana foi acompanhada pela instalação do Polo Automotivo, para dar suporte – de peças, instrumentos, componentes etc. – à fabricante principal, o que diversificou o tipo de atividade industrial ofertada. Ao passo que a fábrica alemã em Iracemápolis foi estruturada dentro da perspectiva do CKD¹⁷, não obstante o sistema implantado, há que se considerar que Iracemápolis está no Estado mais industrializado do país, sendo servida por corredores rodoviários importantes, como as rodovias Washington Luís, Bandeirantes e Anhanguera, o que viabiliza o contato com outras áreas fornecedoras.

As Tabelas 2 e 3 permitem não só captar melhor algumas diferenças entre a Jeep/Goiana e a Mercedes/Iracemápolis, mas também entender como essas localidades, influenciadas por tais empresas, comportaram-se na conjuntura 2009-2018, e a especificidade delas no âmbito do estado e na região.

**TABELA 2 - SALDO NA MOVIMENTAÇÃO DE EMPREGO
NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO E NO TOTAL
DE GOIANA - PERNAMBUCO - NORDESTE - BRASIL (2009 - 2018)**

Ano	Goiana		Pernambuco		Nordeste		Brasil	
	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total
2009	227	212	9386	67602	51422	348523	51362	1397845
2010	128	1089	16159	121792	73265	521494	554316	2629827
2011	2486	348	9077	95627	27857	355655	224409	2026571
2012	267	610	-250	52256	1975	214363	92814	1372594
2013	723	2242	6832	35068	10505	214257	122798	1138562
2014	2389	2992	-2541	-9566	-17836	109755	-162851	420690
2015	1218	256	-17976	-87207	-59298	-251260	-612209	-1534989
2016	1797	1408	-8379	-47617	-39826	-242659	-324159	-1326558
2017	144	163	-516	-6498	-14678	-14734	-21059	-11964
2018	743	974	-3635	3647	-3398	83446	2002	535790
Total	10093	10294	8157	225104	29988	1338840	-72577	6648368

Fonte: CAGED/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

¹⁷ CKD ou “*completely knocked down*” é um sistema em que as empresas utilizam somente componentes importados. Os veículos chegam integralmente desmontados em lotes de peças e componentes, sendo apenas montados na unidade em questão.

A Tabela 2 mostra que o saldo do emprego na indústria de transformação e no total geral foi positivo em todos os anos em Goiana, indicando uma vitalidade maior do que no estado de Pernambuco que, depois de 2014, sentiu o refluxo em todos os anos da série, acumulando seguidamente saldos negativos de emprego na indústria de transformação e no total (com exceção de 2018), impactado pelo colapso do Complexo Industrial e Portuário de Suape, o maior símbolo do “neodesenvolvimentismo” no estado¹⁸. A dinâmica de emprego no Nordeste é semelhante ao que se passou em Pernambuco, acumulando grandes saldos positivos nos anos iniciais, seguido da queda de 2014 e 2015 em diante, tal qual era a tendência do país. De acordo com a Tabela 2, pode-se afirmar que o emprego em Goiana foi na contra tendência de Pernambuco, do Nordeste e do país, persistindo no crescimento local enquanto tudo desmoronava à sua volta. Uma última observação que pode ser feita sobre o final do período de ascensão e queda nos saldos de emprego, é que a cidade, o estado e a região acumularam superávit nas vagas ocupadas de trabalho na indústria de transformação e no total dos setores de atividade econômica.

**TABELA 3 - SALDO NA MOVIMENTAÇÃO DE EMPREGO
NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO E NO TOTAL
DE IRACEMÁPOLIS - SÃO PAULO - SUDESTE - BRASIL (2009 - 2018)**

Ano	Iracemápolis		São Paulo		Sudeste		Brasil	
	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total	Indústria de Transformação	Total
2009	-346	-247	-45612	349330	-32105	618872	51362	1397845
2010	246	325	178516	745390	282864	1312845	554316	2629827
2011	-138	-41	43060	566933	91967	1028090	224409	2026571
2012	63	250	-5950	347268	29281	679307	92814	1372594
2013	-6	155	11856	260417	37796	471425	122798	1138562
2014	-207	-153	-106491	44865	-118481	124332	-162851	420690
2015	35	-31	-227209	-468127	-351684	-892689	-612209	-1534989
2016	19	-86	-116450	-396852	-190430	-791309	324159	-1326558
2017	131	264	-19380	-6236	-28933	-77271	-21059	-11964
2018	-152	-192	-4150	146450	-4425	254374	2002	535790
Total	-355	244	-291810	1589438	-284150	2727976	-72577	6648368

Fonte: CAGED/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

¹⁸ O Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) localiza-se nas cidades de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, no litoral sul de Pernambuco, a cerca de 40 km de Recife. O projeto para construí-lo teve início nos anos 1950, contudo, somente nos anos 2000 o CIPS passou a receber volumes cada vez maiores de investimentos, públicos e privados, sendo apontado como um caso exemplar da nova plataforma desenvolvimentista no Nordeste. Segundo o governo estadual de Pernambuco, de 2003 a 2006 os investimentos foram da ordem de R\$147 milhões; e de 2007 a 2010 saltaram para R\$ 1,462 bilhão. No auge das atividades de construção civil, em 2012, havia 54 mil trabalhadores envolvidos apenas nas obras da refinaria de petróleo. A partir de 2013, com a conclusão de algumas obras e a paralisação na obra da refinaria Abreu e Lima e de outras, em virtude da investigação da Lava-Jato, o desemprego no CIPS teve proporção enorme (RODRIGUES, 2020).

Diferentemente da indústria de transformação de Goiana, a Tabela 3 indica que a movimentação dos vínculos na indústria de transformação teve altos e baixos ao longo de todo o período entre 2009 e 2018 em Iracemápolis. Uma explicação para isso pode ser o fato de que nesse local, a fábrica da Mercedes contava com aproximadamente 500 funcionários desde sua implantação, sem causar um impacto tão significativo quanto a Jeep em Goiana, com aproximadamente 3.000 funcionários próprios, além de outros 6.000 das empresas fornecedoras instaladas na mesma época.

Vale notar que, em dezembro de 2020, os trabalhadores e a população local de Iracemápolis foram surpreendidos com o anúncio do fechamento desta planta:

Durou menos de cinco anos a história da fábrica de automóveis da Mercedes-Benz em Iracemápolis, no interior de São Paulo. A empresa anunciou nesta quinta, 17 [dezembro de 2020], que a unidade, inaugurada em março de 2016, encerrará a produção. Segundo a Mercedes, ainda está sendo estudada a melhor solução para o destino da unidade e seus 370 funcionários, que não serão demitidos **imediatamente**. Uma das possibilidades é a abertura de um programa de demissões voluntárias [...] (EMILY; LEME; SOROCABA, 2020, grifo nosso)

Em agosto de 2021, por sua vez, divulgava-se a compra da planta da multinacional europeia por uma empresa chinesa (LAGUNA, 2021), gerando uma expectativa de abertura de empregos no setor automobilístico para a população¹⁹.

A movimentação no vínculo na indústria de transformação, em São Paulo e na região Sudeste, foi pior em relação ao total na atividade econômica, apresentando saldos negativos maiores ou positivos não tão grandes, se comparados com a atividade total, que teve saldos positivos, embora pequenos.

Na comparação entre as Tabelas 2 e 3, observa-se que o desempenho do emprego em Goiana foi melhor do que em Iracemápolis, da mesma forma que o de Pernambuco foi melhor do que o de São Paulo; e o do Nordeste em relação ao do Sudeste.

Esse desempenho dos vínculos no total geral e na indústria de transformação em Goiana – e em Pernambuco – está estreitamente relacionado com a dinâmica de expansão dos investimentos no Nordeste durante o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC)²⁰; isso tendo ocorrido no segundo mandato do governo Lula (2007-2010) e no primeiro mandato do governo Dilma (2011-2014), quando o governo federal estimulou a localização da nova fábrica da FCA e suas fornecedoras em Pernambuco.

¹⁹ Novas pesquisas se fazem necessárias sobre os reais impactos no emprego local ocasionados pela venda da multinacional alemã para o grupo empresarial chinês.

²⁰ De acordo com o então Ministério do Planejamento, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi criado em 2007 e “promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Pensado como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do país, o PAC contribuiu de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda, e elevou o investimento público e privado em obras fundamentais. Teve importância fundamental para o país durante a crise financeira mundial entre 2008 e 2009, garantindo emprego e renda aos brasileiros, o que por sua vez garantiu a continuidade do consumo de bens e serviços, mantendo ativa a economia e aliviando os efeitos da crise sobre as empresas nacionais” (BRASIL, 2019).

**TABELA 4 - ESTOQUE DE VÍNCULOS NA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA EM GOIANA E IRACEMÁPOLIS. (2009 - 2018)**

Ano	Goiana		Iracemápolis	
	nº	%	nº	%
2009	0	0,0%	116	4,6%
2010	0	0,0%	154	6,2%
2011	0	0,0%	118	4,7%
2012	0	0,0%	64	2,6%
2013	0	0,0%	55	2,2%
2014	2261	6,5%	75	3,0%
2015	5569	16,1%	314	12,5%
2016	7689	22,3%	507	20,3%
2017	8966	26,0%	564	22,5%
2018	10049	29,1%	536	21,4%
Total	34534	100,0%	2503	100,0%

Fonte: RAIS/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Com isso, pode-se afirmar que o efeito da Mercedes-Benz em Iracemápolis foi bem mais modesto que o da Jeep em Goiana, esse último responsável por representar um verdadeiro ponto de inflexão na estrutura de emprego na cidade. A fábrica da Mercedes empregava 536 trabalhadores em 2018, e já havia outras atividades industriais do setor²¹ anteriormente, como a fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores; enquanto a Jeep e *sistemistas* (fornecedoras) empregaram em torno de 10.000 funcionários, onde antes não havia fábrica do setor.

De algum modo, as empresas automobilísticas em Iracemápolis e, principalmente em Goiana, atenuaram os efeitos da crise econômica que se abateu sobre o emprego nos respectivos estados e no país de 2014 e 2015 em diante.²²

²¹ Considera-se o setor automobilístico, neste artigo, a soma dos vínculos de emprego da subclasse da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) nos códigos 2910701 – Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários; 2910702 - Fabricação de chassis com motor para automóveis, camionetas e utilitários; 2930101 - Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para caminhões; 2930103 - Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para outros veículos automotores, exceto caminhões e ônibus; 2941700 - Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores; 2943300 - Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores; 2945000 - Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias; 2949201 - Fabricação de bancos e estofados para veículos automotores; e 2949299 - Fabricação de outras peças e acessórios para veículos automotores não especificadas anteriormente.

²² Foram diversos os momentos em que se aventou a possibilidade do fechamento da fábrica alemã. Em 06 de abril de 2017 a imprensa chegou a anunciar um interesse da Mercedes-Benz em fechar a fábrica de Iracemápolis em virtude do futuro incerto da diferenciação fiscal prevista no regime automotivo do Inovar-Auto. O desmentido pela empresa veio em 16 de janeiro de 2018, também via mídia. Em 12 de julho de 2018, nova matéria na imprensa especializada afirmava que “Mercedes de Iracemápolis segue a vida, apesar do dólar”, não se tem mais informação, desde então. Sobre as reportagens desmentidas, ver Bertão (2019), Olmos (2018) e Curcio (2018).

A Jeep, além disso, caminha em direção oposta à crise e, até a pandemia, previam-se investimentos de R\$ 7,5 bilhões até 2023 para ampliar a fábrica com 15 novos modelos SUV e uma capacidade de 350 mil carros/ano, gerando, aproximadamente, mais 9.000 novos empregos locais²³.

Em 2018, o país estancou a queda do nível de emprego em um patamar bem abaixo do que havia alcançado em 2013/2014 e passou a ter uma variação que economistas batizaram de voo de galinha, sem um crescimento sustentado, seguido de pequenos recuos nas admissões.

4. INDÍCIOS DE MUDANÇAS NA ESTRUTURA OCUPACIONAL EM IRACEMÁPOLIS E GOIANA NO PERÍODO 2009-2017

O Quadro 2 traz o levantamento de 20 ocupações da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO)²⁴, que acumularam maior estoque de trabalhadores no período entre 2009 e 2017. Somadas, elas foram responsáveis por 56,5% dos empregos em Goiana e por 53,1% em Iracemápolis.

Uma das primeiras informações importantes abordadas é que metade das 20 ocupações são comuns a ambas as cidades, totalizando assim 30 ocupações. Destas, oito são diretamente relacionadas à atividade de produção industrial: “alimentador de linha de produção” (somando 13.568 vínculos em Goiana e Iracemápolis), “montador de veículos (linha de montagem)” com 5.123 vínculos; “operador de máquinas-ferramenta convencionais”, com 608 vínculos; “soldador”, com 739 vínculos; “mestre indústria de automotores e material de transportes”²⁵, com 1602 vínculos; e “operador de produção (química, petroquímica e afins)”, com 1.240 vínculos. O “costureiro na confecção em série” (2.191 vínculos) e o “costureiro, a máquina na confecção em série” (903 vínculos) são também ocupações tipicamente industriais que podem ser ligadas ou não à atividade das montadoras na fabricação de bancos, uma vez que, na descrição da CBO, a primeira é descrita como “auxiliar de costura, Costureira em geral, Costureiro de amostra, Costureiro de roupas (confecção em série)”, e o segundo como “Costureira de máquina overloque, Costureira de máquina reta, Costureira de máquinas industriais”. Assim, esse grupo de ocupações industriais soma 25.974 vínculos no período.

²³ Em 2020, com a pandemia, a expectativa do então grupo FCA na América Latina, era a de que as empresas retomassem o nível de produção de 2019 (considerado fraco) somente em 2023, se tudo correr bem no próximo período. Significa que os empregos preservados durante a quarentena, poderão não ser viáveis no médio/longo prazo. De acordo com um CEO na época, os investimentos foram todos adiados e reprogramados, sempre com muita cautela, porque a direção da empresa não sabe que tipo de mercado se constituirá, nem como se constituirá. A formação do grupo Stellantis pode ter um efeito amenizador, sobretudo se a Unidade de Goiana vier a receber a produção de novos produtos, como o Jeep Commander. (AS ESTRATÉGIAS..., 2020).

²⁴ Classificação Brasileira de Ocupações está disponível em <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTitulo.jsf>. Acesso em 12 maio 2019.

²⁵ De acordo com a CBO, a ocupação de Mestre (indústria de automotores e material de transportes) está relacionada a “Líder (indústria de automotores e de material de transporte), Mestre de linha de montagem (indústria automobilística), Supervisor (indústria de automotores e de material de transporte)”.

**QUADRO 2 - NÚMERO DE PESSOAS NAS 20 MAIORES OCUPAÇÕES
EM IRACEMÁPOLIS E GOIANA (2009 - 2017)**

CBO Ocupação 2002	Nr	%	CBO Ocupação 2002	Nr	%
Trabalhador volante da agricultura	21586	15,3%	Trabalhador da cultura de cana-de-açúcar	5167	8,7%
Alimentador de linha de produção	9971	7,1%	Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	4829	8,1%
Vendedor de comércio varejista	9141	6,5%	Alimentador de linha de produção	3597	6,1%
Assistente administrativo	6401	4,5%	Tratorista agrícola	3459	5,8%
Montador de veículos (linha de montagem)	4382	3,1%	Auxiliar de escritório, em geral	1831	3,1%
Auxiliar de escritório, em geral	3254	2,3%	Assistente administrativo	1445	2,4%
Faxineiro	2922	2,1%	Operador de produção (química, petroquímica e afins)	1240	2,1%
Professor da Educação de jovens e adultos do ensino fundamental (primeira a quarta série)	2754	2,0%	Faxineiro	1191	2,0%
Servente de Obras	2158	1,5%	Vendedor de comércio varejista	1147	1,9%
Carregador (veículos de transporte terrestres)	2032	1,4%	Costureiro, a máquina na confecção em série	903	1,5%
Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	1964	1,4%	Cozinheiro geral	746	1,3%
Mestre (indústria de automotores e material de transporte)	1602	1,1%	Montador de veículos (linha de montagem)	741	1,3%
Mecânico de manutenção de máquinas, em geral	1575	1,1%	Soldador	739	1,2%
Costureiro na confecção em série	1552	1,1%	Mecânico de manutenção de máquinas, em geral	712	1,2%
Almoxarife	1543	1,1%	Trabalhador volante da agricultura	688	1,2%
Trabalhador da manutenção de edificações	1485	1,1%	Operador de equipamentos de refinação de açúcar (processo contínuo)	681	1,1%
Operador de caixa	1420	1,0%	Costureiro na confecção em série	639	1,1%
Motorista de carro de passeio	1312	0,9%	Operador de máquinas-ferramenta convencionais	608	1,0%
Embalador, a máquina	1256	0,9%	Repositor de mercadorias	560	0,9%
Operador de empilhadeira	1225	0,9%	Professor de nível médio na educação infantil	543	0,9%
Subtotal	79535	56,4%	Subtotal	31466	52,9%
Total	140890	100,0%	Total	59263	100,0%

Fonte: RAIS/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Outras cinco são ligadas a atividades de serviços e/ou de logística tipicamente voltadas à indústria, seja automobilística ou não, como “carregador (veículos de transportes terrestres)”, com 2.032 vínculos; o “embalador, a máquina”, com 1.256 vínculos; “mecânico de manutenção de máquinas, em geral”, com 2.287 vínculos; o “motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” com 6.893 e “operador de empilhadeira”, com 1.225 vínculos. Essas ocupações de “serviços industriais e logística” tiveram 13.693 vínculos no período.

As ocupações de “almoxarife” (1.543 vínculos), de “assistente administrativo” (7.846 vínculos), de “auxiliar de escritório, em geral” (5.085 vínculos) e de “faxineiro” (4.113 vínculos) são comuns a muitos setores, inclusive na parte do escritório de fábricas, seja com vínculo direto ou com prestadoras de serviço. Juntas, tiveram 18.587 vínculos.

Assim, à primeira vista, a relação das vinte ocupações com maior estoque de emprego no período se distribui entre atividades industriais com ênfase em algumas ocupações no setor automotivo, bem como em serviços ligados à indústria; e outras ocupações típicas de serviço, construção civil, comércio, supermercado e trabalho rural, ligado ou não à agroindústria. As ocupações agrícolas ainda tiveram destaque entre as maiores no período 2009-2017.

A Tabela 5 mostra quais delas apresentaram uma “tendência” de crescimento ou de declínio entre 2009 e 2017.

TABELA 5 - DISTRIBUIÇÃO DO ESTOQUE DE EMPREGO DAS 20 MAIORES OCUPAÇÕES EM GOIANA (2009 - 2017)

CBO Ocupação 2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Trabalhador volante da agricultura	3066	3068	2959	2961	3011	3199	1309	1280	733	21586
Alimentador de linha de produção	237	263	298	365	389	818	1916	2800	2885	9971
Vendedor de comércio varejista	850	1046	1135	1321	1085	1105	1030	910	659	9141
Assistente administrativo	411	221	255	245	247	934	3010	729	349	6401
Montador de Veículos (linha de montagem)	0	0	0	0	1	123	739	1403	2116	4382
Auxiliar de escritório em geral	172	341	369	342	232	497	361	604	336	3254
Faxineiro	246	344	323	345	342	466	340	275	241	2922
Professor da educação de jovens e adultos do ensino fundamental (primeira a quarta série)	6	459	538	562	87	708	111	160	123	2754
Servente de Obras	144	96	155	133	397	739	260	166	68	2158
Carregador (veículos de transportes terrestres)	192	223	221	234	267	217	126	262	290	2032
Motorista de Caminhão (rotas regionais e internacionais)	69	105	153	197	292	414	245	243	246	1964
Mestre (indústria de automóveis e material de transporte)	0	0	0	0	0	382	405	374	441	1602
Mecânico de manutenção de máquinas em geral	97	97	105	144	128	290	291	209	214	1575
Costureiro na confecção em série	3	3	5	8	6	54	340	552	581	1552
Almoxarife	31	37	41	46	57	106	390	506	329	1543
Trabalhador da manutenção de edificações	169	204	235	223	56	89	138	215	156	1485
Operador de caixa	115	128	141	131	161	165	182	194	203	1420
Motorista de carro de passeio	147	159	167	175	115	139	143	141	126	1312
Embalador, a máquina	112	128	122	130	156	166	155	147	140	1256
Operador de empilhadeira	51	73	79	90	118	169	252	227	166	1225

Fonte: RAIS/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

O “trabalhador volante da agricultura” é a ocupação com maior estoque de emprego no período, totalizando mais de 21 mil vínculos. No entanto, a distribuição desses vínculos ao longo dos anos demonstra a queda brutal (mais de 300%) de uma ocupação voltada a um setor em franco declínio.

Em Goiana, como a Tabela 1 mostrou, há um incremento após 2013/2014, atribuído à chegada da unidade da FCA naqueles anos de construção da fábrica.

Por isso, a segunda maior ocupação no período em Goiana – “alimentador de linha de produção” – está relacionada fortemente ao Polo Automotivo e, por essa razão, teve um crescimento contínuo com saltos sucessivos de 2013 a 2017.

A mesma dinâmica pode ser observada entre o “montador de veículos”, o “mestre” e o “costureiro na confecção em série”, que tiveram crescimento contínuo, reforçando o argumento de que o aumento das ocupações está relacionado diretamente ao Polo Automotivo em Goiana.

Estes foram os traços mais fortes dentre as ocupações no mercado de trabalho durante o período. As demais ocupações – mesmo as relacionadas indiretamente ao Polo – flutuaram entre aumentos e reduções, algumas delas registrando “picos” e “depressões” maiores, como o “assistente administrativo”, por exemplo, que chegou a ter 3.010 trabalhadores em 2015, seguindo-se queda para 349 ocupados em 2017, abaixo do nível de 2009.

TABELA 6 – DISTRIBUIÇÃO DO ESTOQUE DE EMPREGO DAS 20 MAIORES OCUPAÇÕES EM IRACEMÁPOLIS (2009 - 2017)

CBO Ocupação 2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Trabalhador da cultura de cana-de-açúcar	800	756	730	775	703	653	647	52	51	5167
Motorista de Caminhão (rotas regionais e internacionais)	426	469	478	525	574	610	612	614	521	4829
Alimentador de linha de produção	400	464	453	374	362	381	404	394	365	3597
Tratorista Agrícola	320	312	340	371	408	367	415	439	487	3459
Auxiliar de escritório em geral	215	217	195	211	209	196	202	181	205	1831
Assistente administrativo	92	95	174	159	179	193	178	178	197	1445
Operador de produção (química, petroquímica e afins)	199	212	157	155	156	131	108	7	115	1240
Faxineiro	41	52	124	132	150	188	182	160	162	1191
Vendedor de comércio varejista	125	113	133	120	124	134	140	123	135	1147
Costureiro, a máquina na confecção em série	40	51	89	128	120	144	66	130	135	903
Cozinheiro geral	74	81	76	78	86	84	88	90	89	746
Montador de veículos (linha de montagem)	0	0	0	0	0	0	131	268	342	741
Soldador	80	83	86	90	94	88	81	62	75	739
Mecânico de manutenção de máquinas em geral	59	63	75	68	80	76	75	111	105	712
Trabalhador volante da agricultura	2	5	7	7	7	9	8	336	307	688
Operador de equipamentos de refinação de açúcar (processo)	63	78	92	132	126	111	77	1	1	681

CBO Ocupação 2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Costureiro na confecção em série	128	175	55	63	49	44	40	47	38	639
Operador de máquinas-ferramenta convencionais	79	111	107	77	55	42	61	47	29	608
Repositor de mercadorias	57	60	61	67	62	66	62	60	65	560
Professor de nível médio na educação infantil	36	36	53	62	63	71	70	75	77	543

Fonte: RAIS/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

A Tabela 6, sobre Iracemápolis, apresenta algumas semelhanças com a de Goiana: uma delas é que a ocupação com maior número de vínculos no período – o “trabalhador da cultura de cana-de-açúcar” – é vinculada à atividade agrícola, também estando em um declínio evidente. Uma diferença muito significativa é que, no caso de Iracemápolis, a quarta maior ocupação no período – “tratorista agrícola” – também é ligada à agricultura, só que a um setor “moderno” da atividade, visto que relacionado ao uso mais intensivo de capital (trator), cujo desempenho na série histórica indica uma flutuação, porém com leve tendência de crescimento (a maior quantidade de vínculos está justamente em 2017). Cabe ainda ressaltar, em relação às ocupações rurais, que o “trabalhador volante da agricultura”, embora com números bem menores que os de Goiana, cresceu vertiginosamente em 2016 e 2017, indicando, talvez, uma precarização no tipo de contratação ao lado de processos de modernização/mecanização no campo.

Em relação às atividades industriais, igualmente a Goiana, a segunda e a terceira maiores ocupações (“motorista de caminhão – rotas regionais e internacionais” e “alimentador de linha de produção”, respectivamente) são relacionadas à atividade automobilística. O desempenho de ambas, porém, não é de um crescimento vertiginoso. O “montador de veículos (linha de montagem)” é que vai apresentar um desempenho semelhante ao que se vê em Goiana, surgindo em 2015, em função da instalação da montadora, e tendo um crescimento contínuo e vertiginoso.

Na Tabela 7, ressalta-se o desempenho das dez maiores ocupações que aparecem na relação de Goiana e de Iracemápolis.

TABELA 7 - DISTRIBUIÇÃO DO ESTOQUE DAS OCUPAÇÕES EM COMUM ENTRE IRACEMÁPOLIS E GOIANA (2009 - 2017)

CBO Ocupação 2002	Cidade	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Alimentador de linha de produção	Goiana	237	263	298	365	389	818	1916	2800	2885
	Iracemápolis	400	464	453	374	362	381	404	394	365
Assistente administrativo	Goiana	411	221	255	245	247	934	3010	729	349
	Iracemápolis	92	95	174	159	179	193	178	178	197
Auxiliar de escritório, em geral	Goiana	172	341	369	342	232	497	361	604	336
	Iracemápolis	215	217	195	211	209	196	202	181	205
Costureirona confecção em série	Goiana	3	3	5	8	6	54	340	552	581
	Iracemápolis	128	175	55	63	49	44	40	47	38
Faxineiro	Goiana	246	344	323	345	342	466	340	275	241
	Iracemápolis	41	52	124	132	150	188	182	160	162

CBO Ocupação 2002	Cidade	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mecânico de manutenção de máquinas, em geral	Goiana	97	97	105	144	128	290	291	209	214
	Iracemápolis	59	63	75	68	80	76	75	111	105
Montador de veículos (linha de montagem)	Goiana	0	0	0	0	1	123	739	1403	2116
	Iracemápolis	0	0	0	0	0	0	131	268	342
Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	Goiana	69	105	153	197	292	414	245	243	246
	Iracemápolis	426	469	478	525	574	610	612	614	521
Trabalhador volante da agricultura	Goiana	3066	3068	2959	2961	3011	3199	1309	1280	733
	Iracemápolis	2	5	7	7	7	9	8	336	307
Vendedor de comércio varejista	Goiana	850	1046	1135	1321	1085	1105	1030	910	659
	Iracemápolis	125	113	133	120	124	134	140	123	135

Fonte: RAIS/ Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

No quadro comparativo, os números são sempre favoráveis a Goiana no número de trabalhadores – com exceção de “motorista de caminhão - rotas regionais e internacionais” –, fato explicado, talvez, pelo próprio tamanho da população de cada uma das cidades e, da mesma forma, pelo número de trabalhadores na Jeep e na Mercedes.

O interessante é ressaltar, comparativamente, as tendências de crescimento ou redução, verificados entre as mesmas ocupações em ambas as cidades. O percentual do “alimentador da linha de produção” é onde se observa a maior discrepância entre as cidades.

Outro caso de “desempenho cruzado” entre ocupações é o do “trabalhador volante da agricultura”, com forte declínio em Goiana e significativo crescimento em Iracemápolis, embora, mesmo reduzido e declinante, o primeiro local registrou, em 2017, mais que o dobro de vínculos na mesma ocupação naquele ano, o “pico” desta ocupação alcançado pelo segundo.

O “montador de veículos (linha de montagem)” é a única ocupação onde, em ambas as cidades, se verifica um crescimento vertiginoso, embora em proporções distintas.

5. CONCLUSÃO

Este artigo procurou analisar o impacto da introdução da indústria automobilística em novos espaços produtivos, com foco sobre o mercado de trabalho local. Os casos analisados foram o da fábrica da Jeep em Goiana – PE, inaugurada em 2015; e o da Mercedes-Benz em Iracemápolis – SP, inaugurada em 2016, ambas as cidades com uma forte tradição na atividade rural canavieira e sem grande presença industrial anterior, principalmente a de um “setor de ponta” como o automobilístico. Se por um lado as duas unidades apresentaram uma trajetória inicial com semelhanças, por outro, seus destinos se mostraram divergentes, permitindo-nos destacar que a comparação ora apresentada se deu entre um projeto fracassado e um outro mais resiliente.

O período analisado foi de 2009 a 2018, considerando os dados da RAIS e do ano de 2018 até o final do primeiro trimestre de 2019, com os dados do CAGED – uma vez que ainda não estavam disponíveis os dados da RAIS quando houve a elaboração deste artigo.

A escolha desse período se deveu ao fato de ele conter um período anterior e posterior à implantação das referidas empresas nas cidades; ao mesmo tempo que o mercado de trabalho no decênio 2009-2019 vivenciou dinâmicas muito distintas de forte ampliação (2009-2014)

e forte retração (2015-2017), seguido por uma certa estabilização em 2018 – embora com nível baixo de emprego –, tendo no primeiro trimestre de 2019 uma grande incerteza sobre os acontecimentos no restante do ano.

Assim, ressaltam-se como pontos relevantes de análise nesse artigo: as matérias da imprensa especializada no setor automotivo e dados da RAIS e do CAGED, que indicam que a Jeep e a Mercedes-Benz tiveram diferentes estratégias na implantação de suas unidades em Goiana e Iracemápolis, resultando daí impactos diferenciados no mercado de trabalho dos territórios *greenfield*. Enquanto a Jeep parece ter se estabelecido na região com uma estratégia de negócio (firmar-se no nicho dos carros de luxo SUV) e a imprensa segue anunciando ampliação do investimento e da produção nos próximos anos; a Mercedes-Benz estabeleceu-se em Iracemápolis para “aproveitar uma oportunidade” aberta com o regime Inovar-Auto, como indica a imprensa, que concedia isenções fiscais mediante nacionalização da produção e outros requisitos. Terminado o Inovar-Auto, teve início uma especulação sobre o fechamento dessa fábrica, fato que se concretizou em 2020. Assim, pode-se afirmar que enquanto uma “veio pra ficar”; a outra “ficou enquanto compensou”.

A diferenciação nas estratégias das empresas implicou modos muito diversos na incidência no mercado de trabalho local. Em Goiana, não é exagero afirmar que a fábrica da Jeep significa uma inflexão profunda, operando uma mudança estrutural no mercado de trabalho local, com um efetivo que girou em torno de 9.000 trabalhadores no Polo Automotivo, contou com aproximadamente 13.000 em 2019, de acordo com a imprensa especializada, e pode ter admissão de mais 9.000 empregados até 2023. Isso fez com que, no plano municipal, houvesse uma blindagem contra os elevados níveis de desemprego que a crise político-econômica passou a gerar de 2014/2015 em diante. Em Iracemápolis, a Mercedes teve um efetivo que girou em torno de 500 a 600 trabalhadores desde sua inauguração e, por isso, sua contribuição foi muito menos significativa no momento de crise, não sendo suficiente para reverter a tendência de desemprego na cidade de 2015 em diante.

Os itens abordados nessas considerações finais podem sugerir que Goiana, pelo fato de ter apresentado melhor desempenho entre 2009-2019, em termos de emprego, comparativamente a Iracemápolis (fruto da implantação da Jeep, que teve maior incidência no mercado de trabalho local do que a Mercedes), teria alcançado melhores condições de vida para a população local do que o município do interior paulista. Talvez isso tivesse acontecido realmente, não fosse o “ponto de partida” de Goiana muito abaixo de Iracemápolis, considerando, por exemplo, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de ambas as cidades. A cidade pernambucana ainda tinha um índice médio de desenvolvimento humano em 2010, sobretudo devido ao quesito “escolaridade”, ainda baixo em 2010.

As ocupações com maior número de vínculos (2009-2017) e com maior número de admissões (2018-1º trimestre 2019) expressam uma mudança significativa no perfil dos postos de trabalho, em ambas as cidades nos períodos analisados. Embora ainda persistam ocupações de atividade agrícola, a tendência é de um futuro com predomínio cada vez mais amplo de ocupações industriais e no setor de serviços relacionados (ou não) às atividades industriais, sobretudo ao setor automobilístico. Essa tendência é mais clara em Goiana do que em Iracemápolis, devido às informações discutidas neste estudo e abordadas nessas considerações finais. O mercado de trabalho em Goiana está passando por um processo de transição intenso. Iracemápolis, por sua vez, com a decisão de fechamento da fábrica da Mercedes, certamente ficou mais distante de empregos com maior requisito em termos tecnológicos, resultando daí um mercado de trabalho com ocupações exigindo menor qualificação para o trabalho, o que obviamente carece de novos estudos.

A chegada de empresas como a Mercedes-Benz em Iracemápolis e a FCA-Jeep em Goiana sempre é percebida de forma positiva por trabalhadores locais, agentes públicos e moradores, principalmente quando contemplamos a trajetória rural ou agroindustrial e a expectativa que se forma quanto a possibilidade de ingresso em um emprego estável, numa grande fábrica, “na Multinacional”. O local de instalação das fábricas não tende a ver esse processo como “precário”, principalmente porque as condições anteriores são distintas e talvez não muito melhores do que as que agora passam a ser vivenciadas. Talvez por conta de seu entorno, as expectativas quanto às condições de trabalho e recompensas organizacionais sejam maiores no caso da cidade do interior paulista. O trabalho em Goiana, por sua vez, como em toda a Mata Norte pernambucana e no Nordeste, caracteriza-se pelo alto grau de informalidade. A implantação da Jeep reverteu parcialmente essa situação, gerando empregos diretos na fábrica, assim como nas *sistemistas* (fornecedoras) e em outros setores, como o de serviços. Contudo, a informalidade persiste e exige políticas públicas que favoreçam as possibilidades de trabalho e renda no espaço local.

REFERÊNCIAS

ABREU, Alice Rangel De Paiva.; BEYNON, Huw; RAMALHO, José Ricardo. ‘The dream factory’: VW’s modular production system in Resende, Brazil. **Work, Employment & Society**, v. 14, n. 2, p. 265-282, 2000.

ANFAVEA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: ANFAVEA, 2020.

AS ESTRATÉGIAS da Fiat Chrysler (FCA) para superar a crise do coronavírus. [S.l.: s. n.], 2020. 1 vídeo (72 min). Publicado pelo canal Automotive Business. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fLOxKZd9fmM>. Acesso em 16 jun. 2020.

BAUMAN, Zygmunt., **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

BICEV, Jonas. Tomazi. **Políticas tripartites e ação sindical: a experiência de negociação do sindicato dos metalúrgicos do ABC no setor automotivo**. 2019. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, 2019.

BRASIL. Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. [...] institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores [...]; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 18 de setembro de 2012 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12715.htm. Acesso em 18 maio 2019.

_____. Ministério do Trabalho e Previdência. **Bases estatísticas RAIS e CAGED**. Brasília, DF: Ministério da Economia, 2011.

_____. Ministério do Planejamento. **Sobre o PAC**. Brasília, DF: Ministério do Planejamento, 2019.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Manual de Orientação da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS): ano-base 2017**. Brasília, DF: TEM, 2018

_____. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Anual - PNADC/A. Disponível em: <https://dados.gov.br/dataset/pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-anual-pnadc-a> Acesso em: 13 de maio de 2019.

CARDOSO, et al. Employment, labour relations and trade union strategies in the Brazilian automotive sector. In: TRAUB-MERZ, Rudolf (ed.) **The automotive sector in emerging economies**: industrial policies, market, dynamics and trade unions. Trends & Perspectives in Brazil, China, India, Mexico and Russia. Berlin: Friedrich Ebert Stiftung, 2017, p. 148-162.

CILO, Hugo; DRSKA, Moacir. O novo mapa das montadoras. **Istoé Dinheiro**, São Paulo, 8 mar. 2019. Negócios. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/o-novo-mapa-das-montadoras/>. Acesso em: 5 abr. 2020.

CURCIO, Mario. Mercedes de Iracemápolis segue a vida, apesar do dólar. **Automotive Business**, São Paulo, 12 jul. 2018. Notícias. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/27724/mercedes-de-iracemapolis-segue-a-vida-apesar-do-dolar>. Acesso em: 18 maio 2019

DE ARAÚJO, Silvia Maria. INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E SINDICATO: atuação renovada no Paraná dos anos 2000. **Caderno CRH**, Salvador, v. 18, n. 46, p. 47-60, 2006.

STELLANTIS mostra sua estratégia. [S.l.: s. n.], 2020. 1 vídeo (5 min). Publicado pelo canal Automotive Business. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=uuxjHhssMoM>. Acesso em: 24 jan. 2021.

MARTINS, Fernando Ramalho; PRADO, Marcos Lázaro. Trabalho e emprego na indústria automotiva: o caso da Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP). In.: LIMA, Jacob Carlos. (coord.). **O trabalho em territórios periféricos**: estudos em três setores produtivos. São Paulo: Annablume, 2020, p. 155-200.

MERCEDES-BENZ decide encerrar produção de veículos em fábrica de Iracemápolis. G1, Piracicaba, 17 dez. 2020. Disponível em <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2020/12/17/mercedes-benz-decide-encerrar-producao-de-veiculos-em-fabrica-de-iracemapolis.ghtml>. Acesso em 27 out. 2021

LADOSKY, Mario Henrique Guedes. Trabalho e globalização periférica: o caso da FCA no território sócio-produtivo de Goiana (PE). In: LIMA, Jacob Carlos. (coord.). **O trabalho em territórios periféricos**: estudos em três setores produtivos. São Paulo: Annablume, 2020. p. 201-234

LIMA, Jacob. Carlos. (coord.). **O trabalho em territórios periféricos: estudos em três setores produtivos**. São Paulo: Annablume, 2020.

_____.; BICEV, Jonas Tomazi; PRADO, Marcos Lazaro; MARTINS, Fernando Ramalho. “Salvem o nosso emprego”: Covid-19 e seus impactos no trabalho e no sindicalismo no setor automotivo. In: OLIVEIRA, Roberto Vêras; DASILVA, Ari Rocha. (org.) **Trabalho e pandemia**: Informalidade, precarização e suas múltiplas relações. São Paulo: Annablume, 2021, p. 203-220.

LAGUNA, Eduardo. Chinesa Great Wall compra fábrica da Mercedes-Benz no interior de SP. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 18 agosto 2021. Economia e Negócios. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,chinesa-great-wall-compra-fabrica-da-mercedes-benz-no-interior-de-sp,70003814371>. Acesso em: 20 out. 2021.

NEVES, Magda de Almeida.; CARVALHO-NETO, Antonio. Novos territórios produtivos e desenvolvimento local: limites e possibilidades. **Caderno CRH**, Salvador, v. 19, n. 46, p. 35:46, 2006.

OLMOS, Marli. Mercedes descarta fechar fábrica de carros no Brasil. **Valor Econômico**, São Paulo, 16 jan. de 2018. Empresas. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/5259935/mercedes-descarta-fechar-fabrica-de-carros-no-brasil>. Acesso em 18 maio 2019.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Atlas do Desenvolvimento humano no Brasil**, 2019. Brasília, DF: IPEA. Disponível em: <https://dados.gov.br/dataset/atlasbrasil#>. Acesso em: 11 maio 2019.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **Relatório 2019**. Disponível em: <https://www.undp.org/pt/brazil/publications/relatorio-anual-2019>. Acesso em: 14 jan. 2020

RAMALHO, José Ricardo. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, p. 491-523, 2005. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0011-52582005000300002>.

RODRIGUES, Victor de Oliveira. **Trabalho, Desenvolvimento e Ação Sindical em Pernambuco: O SindMetal-PE Diante do Polo Naval e do Polo Automotivo**. 2020. Tese (Doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2020.

RUDUIT GARCIA, Sandro; GUIMARÃES, Sônia. Trabalho em cenário de globalização: o pólo automobilístico de Gravataí e implicações sociais em empresas locais. **Caderno CRH**, Salvador, v. 19, n. 46, p. 19-33, 2006.

DE SÁ, Gustavo. **Stellantis: fusão entre FCA e PSA é concluída**. Portal Terra., [s. l.], 18 jan. 2021. Destaques. Disponível em: <https://revistacarro.com.br/stellantis-fusao-entre-fca-e-psa-e-concluida/>. Acesso em: 18 jan. 2021

SAKO, Mari. Administrando parques industriais de autopeças no Brasil: uma comparação entre Resende, Gravataí e Camaçari. **Caderno CRH**, Salvador, v. 19, n. 46, p. 61-73, 2006.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2009

SARTI, Fernando; BORGHI, Roberto Alexandre Zanchetta. Evolution and challenges of the automotive industry in Brazil: contribution to the debate. In: TRAUB-MERZ, Rudolf (ed.) **The automotive sector in emerging economies: industrial policies, market, dynamics and trade unions**. Trends & Perspectives in Brazil, China, India, Mexico and Russia. Berlin: Friedrich Ebert Stiftung, 2017, p. 41-64.

SCHIEMER, Philipp. R\$ 600 milhões para nada? Mercedes pode fechar fábrica em SP. [Entrevista cedida a] Naiara Bertão. **Revista Exame**, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/revista-exame/r-600-milhoes-para-nada-mercedes-pode-fechar-fabrica-em-sp/>. Acesso em 18 maio 2019.

TRAUB-MERZ, Rudolf. Emerging economies and the global automotive industry: policies between import substitution, global supply chains and the emergence of concepts of new mobility. In: Traub-Merz, Rudolf. (ed.). **The automotive sector in emerging economies: industrial policies, market, dynamics and trade unions**. Trends & Perspectives in Brazil, China, India, Mexico and Russia. Berlin: Friedrich Ebert Stiftung, 2017, p. 8-40.

TORNAZELA, José Maria; DE OLIVEIRA, Diogo; NERY, Emily; LEME, José Antonio; SOROCABA, Tião Oliveira. O. Mercedes-Benz encerra produção de carros no Brasil. **UOL**, São Paulo. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/egocio-conteudo/2020/12/18/mercedes-benz-encerra-producao-de-carros-no-brasil.htm>. Acesso em: 14 out. 2021.

FCA INVESTE R\$ 7,5 bilhões para ampliar fábrica de SUVs da Jeep em PE”. **UOL**, São Paulo, 17 maio 2019. Carros. Disponível em <https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2019/05/17/fca-investe-r-75-bilhoes-para-ampliar-fabrica-de-suvs-da-jeep-em-pe.htm>. Acesso em 18 maio 2019.

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. O que é? – Índice de Gini. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, DF: IPEA, 2004. Disponível em http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2048:catid=28. Acesso em 12 maio 2019.

Recebido em: 09/05/2020

Aceito para publicação em: 02/11/2021