

**REESPACIALIZAÇÃO INDUSTRIAL E SEUS EFEITOS SOBRE  
O EMPREGO E O SINDICALISMO METALÚRGICO  
NO ESTADO DE SÃO PAULO**

***INDUSTRIAL RE-SPATIALIZATION AND ITS EFFECTS  
ON EMPLOYMENT AND METALWORKERS TRADE UNIONISM  
IN THE STATE OF SÃO PAULO***

---

Iram Rodrigues\*

Jacob Lima\*\*

Jonas Bicev\*\*\*

Thamires Silva\*\*\*\*

**Resumo**

O artigo analisa o processo de reespecialização da indústria automotiva no estado de São Paulo como parte das estratégias globais das montadoras, discutindo os impactos dessa dinâmica na ação do sindicalismo e, ao trazer dados sobre o perfil da força de trabalho, renda e emprego em seis regiões paulistas, quais sejam, ABC, Campinas, Sorocaba, Piracicaba, Vale do Paraíba e São Carlos, discute a nova configuração do trabalho metalúrgico nesta terceira década do século XXI. A pesquisa foi realizada com base no levantamento de dados do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), em sua modalidade Migra Vínculos, do período 2003-2018, do Ministério da Economia, complementados com percepções de lideranças sindicais obtidas por meio de entrevistas realizadas nos anos de 2020 e 2021. Dessa forma, foi possível constituir um panorama da indústria automobilística no estado de São Paulo que abrange características relacionadas ao fenômeno da reespecialização e seus desdobramentos sobre as relações produtivas e de trabalho no período recente.

**Palavras-chave:** Metalúrgicos. Sindicalismo. Indústria automotiva. Reespecialização.

**Abstract**

The article analyzes the process of re-spatialization of the automotive industry in the state of São Paulo as part of the automakers global strategies. It points out the impacts of this dynamic on the action of trade unionism and discusses the new configuration of metallurgical work in this third decade of the 21st century. It is done by providing data on the profile of the workforce, income and employment in six São Paulo regions, namely, ABC, Campinas, Sorocaba, Piracicaba, Vale do Paraíba and São Carlos. The research was carried out based on data collected from the Annual Social Information Report (RAIS), in its Migra Vínculos modality, from the 2003-2018 period, from the Ministry of Economy, complemented with perceptions of union leaders obtained through interviews carried out in the years 2020-2021. In this way, it was possible to build an overview of the automobile industry in the state of São Paulo that includes characteristics related to the phenomenon of re-spatialization and its consequences on productive and work relations in the recent period.

**Keywords:** Metalworkers. Trade unionism. Automotive industry. Re-spatialization.

---

\* Iram Jácome Rodrigues, professor do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo. E-mail: iramjrodrigues@gmail.com

\*\* Jacob Carlos Lima, professor titular do Departamento de Sociologia da Universidade Federal de São Carlos. E-mail: calimajb@gmail.com

\*\*\* Jonas Tomazi Bicev, pesquisador, doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo. E-mail: jonas.bicev@yahoo.com.br

\*\*\*\* Thamires Cristina da Silva, pesquisadora, doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo. E-mail: thamirescristina@usp.br

## Introdução

A reespacialização da indústria automobilística no Estado de São Paulo contribuiu para a maior fragmentação da categoria dos trabalhadores metalúrgicos, com implicações na atividade e representação sindical. As distintas filiações dos sindicatos a centrais sindicais, além de uma concentração espacialmente menor de trabalhadores, dificultam movimentos reivindicativos de maior amplitude. Mesmo considerando que a fragmentação territorial nem sempre coincide com fragmentação política e que os sindicalistas sempre observam as negociações coletivas uns dos outros, ainda mais quando atuam em um mesmo setor, no caso do sindicalismo metalúrgico do setor automotivo, a reespacialização resultou em menor articulação política o que tem dificultado acordos e negociações coletivas unificadas.

Existem culturas de negociação distintas entre as principais montadoras, e até mesmo entre as unidades industriais de uma mesma montadora, instaladas em diferentes localidades (isso se reflete nas diferenças das médias salariais, valores de PLR, jornadas de trabalho). Algumas entidades são mais tolerantes com os acordos de banco de horas (caso do sindicato dos metalúrgicos do ABC), outras são fortemente contrárias ou mais críticas (sindicato dos metalúrgicos de São José dos Campos). O ritmo do processo produtivo e as condições de trabalho dos metalúrgicos da Mercedes-Benz em Iracemápolis eram inferiores às condições de trabalho conquistadas pelos trabalhadores da Mercedes-Benz de São Bernardo do Campo (MARTINS; PRADO, 2020). Uma fábrica como o Consórcio Modular da VW em Resende dificilmente seria construída no ABC sem enfrentar a resistência do sindicato, apenas para citar alguns exemplos. Ações unificadas entre os sindicatos filiados às diferentes centrais sindicais podem ocorrer, como ocorreu agora durante as negociações da interrupção e retorno das atividades durante a pandemia. O mais comum, entretanto, é que ocorram negociações e acordos por unidade industrial, que se reflete no crescimento dos acordos coletivos.

Buscamos discutir o progressivo esvaziamento da região do ABC paulista que, embora ainda concentrando o maior número de empregos e a maior produção de veículos no país, sofre por seu caráter de *brownfield*, com a existência de trabalho organizado, atividade sindical dinâmica, dificuldades de expansão física e custos crescentes decorrentes da urbanização e valorização dos terrenos. Novas regiões, representadas pelos polos produtivos de Campinas, Sorocaba, Piracicaba e São Carlos-Itirapina<sup>1</sup>, são representativas do processo de interiorização dessa indústria em busca de *greenfields* que representariam menores custos empresariais. Campinas e Sorocaba, por exemplo, desde 2017, se destacam na participação da composição do valor da transformação da indústria (VTI) automobilística do estado (participação de 39,9% da RA de Campinas e de 9,3% de Sorocaba).

---

<sup>1</sup> Os municípios abrangidos por cada polo produtivo são: Polo ABC (São Bernardo do Campo e São Caetano); Polo Vale do Paraíba (São José dos Campos, Taubaté e Jacareí); Polo Campinas (Sumaré e Indaiatuba); Polo Sorocaba (Porto Feliz e Sorocaba); Polo Piracicaba (Piracicaba) e Polo São Carlos (São Carlos e Itirapina).

A partir da leitura dos dados do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), do período 2003-2018, e de percepções captadas em entrevistas com lideranças sindicais, realizadas nos anos de 2020-2021<sup>2</sup>, analisam-se os efeitos das transformações globais sobre o nível de emprego, a importância do deslocamento espacial, e o alcance das ações sindicais para negociar a chegada de novos investimentos e, ao mesmo tempo, conter o ritmo do desemprego, considerando estratégias competitivas baseadas no rebaixamento dos salários, suspensão dos contratos e retirada de benefícios.

Utilizamos dados da RAIS Migra Vínculos, do Ministério da Economia, para ilustrar características da indústria automobilística no estado de São Paulo que nos levam à discussão sobre antigas e novas plantas industriais nesse território; diferenças e similitudes dos vários polos produtivos e o perfil do trabalhador metalúrgico (idade, renda, sexo, escolaridade, tempo de trabalho na empresa, tipos de vínculos dos empregados, horas contratadas nas montadoras, entre outros aspectos).

### **A reespecialização do setor automotivo em São Paulo**

Os trabalhadores metalúrgicos vinculados à indústria automobilística se constituíram a partir da década de 1950<sup>3</sup>, representando uma moderna classe operária e sendo importantes atores políticos que, com suas mobilizações, impulsionaram as lutas pela redemocratização do país no final dos anos 1970. As transformações no trabalho, na economia e na sociedade desde o último quartil do século XX, progressivamente alteraram esse quadro, e não apenas no Brasil. Apesar do país ter vivido um processo que se situava na contramão dos países industrializados no período do final dos anos 1970 e início da década seguinte, com o inaudito movimento grevista, passados quarenta anos desse movimento ocorreu um arrefecimento da ação trabalhista, e os sindicatos estão enfrentando, no período mais recente, uma crise sem precedentes.

Alguns fatores contribuíram para isso. Um deles foi justamente a desconcentração industrial e sua reespecialização<sup>4</sup>. Embora os conceitos de território e espaço se confundam, o espaço social incorpora as relações sociais e de dominação ao território, ressignificando-o. Essa ressignificação do espaço, que podemos chamar também de reespecialização, pressupõe a intervenção de diversos atores sociais públicos e privados, no geral, atendendo às necessidades da mobilidade do capital e do trabalho (LIMA, 2020). A indústria automobilística é um dentre

---

2 Projeto de Pesquisa: Trabalho, sindicalismo e pandemia (2020-2023).

3 O ano de 1950 marca o início da formação e concentração na região de uma classe trabalhadora industrial. Apesar de a Volkswagen-Anchieta ter sido inaugurada em 1959, a Simca naquele mesmo ano, e a Toyota em 1962, em São Bernardo do Campo, a Willys Overland (adquirida pela Ford em 1967) já tinha uma fábrica na região desde 1952, sendo que a montagem de jipes se iniciou em 1954. A Vemag lançou seu primeiro automóvel fabricado no Brasil em 1956, na fábrica do Ipiranga, em São Paulo, bairro fronteiro à região do ABC.

4 Harvey (1993) e Castells (2003) discutem os processos de desconcentração industrial dos países centrais e sua reespecialização na periferia em busca de menores custos do trabalho.

outros setores do quadro de reespacialização industrial. Outros exemplos são as áreas de vestuário, serviços, assim como as empresas de *TI-Call Centers* e produção de *software*.

A partir da década de 1990, políticas de incentivos fiscais atraíram diversas montadoras que vieram se somar às aqui já instaladas. Embora várias unidades tenham se localizado em outros estados da federação, a maioria se concentrou no interior do estado de São Paulo<sup>5</sup>. Opção essa que apresentava várias vantagens, como a proximidade dos grandes centros consumidores, incentivos fiscais, existência de mão de obra qualificada e também como forma de escapar dos custos econômicos e políticos da região do ABC, palco de lutas operárias das décadas anteriores. Essa região, outrora o polo dinâmico da indústria brasileira, na atualidade sofre com o processo de desindustrialização, com uma economia cada vez mais terciária.

Um outro fator vincula-se às mudanças tecnológicas: as indústrias instaladas tanto nos anos 1990 como nas décadas seguintes se caracterizaram pelo uso decrescente da força de trabalho, reduzindo o número de empregos sem, contudo, se destacarem em termos de inovação em comparação com suas matrizes no exterior. Para os trabalhadores, com essa interiorização das plantas industriais em novos territórios, abriu-se possibilidades de conseguir um trabalho no setor automotivo; em geral, um emprego “cobiçado” no setor metalúrgico, mas, por outro lado, representou redução salarial e a utilização cada vez maior de trabalhadores mais jovens, por vezes sem experiência de trabalho industrial, e sem tradição de atividade sindical. A fragmentação sindical representada pelo local das novas fábricas e sua dispersão geográfica diminuiu o ímpeto mobilizador desses sindicatos. Ao mesmo tempo, as mudanças geracionais, as novas tecnologias amparadas no trabalho digital e a terceirização tornaram-se um dilema no que se refere à construção de uma identidade coletiva entre esses trabalhadores. Mesmo assim, esses trabalhadores continuam representando uma elite entre os trabalhadores fabris pela existência de um trabalho fordista, mesmo que em constante fragilização, e com a contratação crescente de trabalhadores terceirizados.

De outra parte, a partir de 2012, o mercado doméstico de automóveis – favorecido pelo crescimento econômico do país, pelas políticas de expansão do crédito e redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) – alcança os melhores resultados em termos de vendas e produção. Nesse período, o governo federal adotou medidas, reunidas sob o rótulo de Inovar-Auto, que incentivaram a produção de veículos mais seguros e econômicos, além de restringir ou condicionar a importação de veículos acabados aos investimentos das empresas globais na cadeia de fornecedores locais, engenharia industrial básica, e pesquisa e desenvolvimento. Apesar dos

---

<sup>5</sup> Esse segundo movimento de chegada das montadoras foi, em grande parte, incentivado por três ações políticas. Uma delas setorial, chamada de **novo regime automotivo** (dez./1995), que aumentou as alíquotas de importação dos veículos de 20% para 70%, e estabeleceu uma cota de importação de veículos com tarifa especial de 35% para as montadoras que aqui atuavam ou aqui se instalassem. Uma segunda ação foi a **guerra fiscal** entre os estados, os quais, além dos subsídios nas tarifas de água e energia, ofereciam investimento público direto na construção das instalações e pagamentos em dinheiro vivo, à título de capital de giro e bonificações, como o que ocorreu no caso da GM, Gravataí (RS), bem como a política de incentivo de desenvolvimento do Nordeste, iniciada em agosto de 1999 (ARBIX, 2006).

resultados parcialmente alcançados e da reversão das expectativas econômicas, decorrentes da crise e ruptura política e institucional ocorridas entre 2015 e 2016, no mesmo período o estado de São Paulo recebeu novas unidades industriais de montadoras como a Toyota, em Sorocaba (2012); Hyundai, em Piracicaba (2012); Caoa-Chery, em Jacareí (2014); Honda, em Itirapina (2016); Toyota, em Porto Feliz (2016); e Mercedes-Benz, em Iracemópolis (2016).

Esse movimento coincide com a estratégia de expansão de empresas japonesas, sul-coreanas e chinesas na economia mundial que, além de investimentos no Sul e Sudeste asiáticos, intensificam a presença na América Latina, incorporando a configuração de suas produções internas à lógica da fragmentação e descentralização produtiva. Sendo a automação uma das ferramentas mais importantes para a competitividade da indústria, Althuon e Landin (2020) destacam que o emprego de robôs na funilaria (solda) já alcançou 96% na unidade de Indaiatuba da Toyota e 70% na unidade de Sorocaba. Nessa última unidade, a montadora produz e utiliza também carrinhos autônomos, os AGVs, que fazem transportes internos para abastecer as linhas.

Na Honda, para fabricar os novos modelos de SUVs na unidade de Itirapina (previstos para 2022), o destaque são os investimentos nas linhas de prensa com três máquinas e cinco robôs para o aumento da capacidade; a inclusão de 13 novos robôs no departamento de *hemming* (processos em que as chapas estampadas são agregadas para construir peças como porta-malas, porta e capô) e 16 no processo de solda. A fábrica também conta com a automação no transporte de partes da carroceria na linha de montagem e suspensão. O último destaque dentre as asiáticas refere-se à Hyundai, em Piracicaba, onde a produção já foi iniciada com um elevado grau de automação (170 robôs presentes em todas as etapas produtivas: da estamparia à soldagem de carrocerias, pintura e montagem) e, ao contrário da tendência mundial, adotou-se um modelo verticalizado em que, além de oito fornecedores operando junto à linha de montagem, existe uma siderúrgica do próprio grupo, a Hyundai Steel, encarregada de fornecer o aço a partir da importação da Coreia do Sul (que corresponde a 40% do aço utilizado) (ALTHUON; LANDIN, 2020, p. 11-12).

A literatura sobre o tema identifica novos investimentos das montadoras em regiões tradicionais – como a linha de caminhões da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo, onde se instalaram 60 AGVs, empilhadeiras com câmeras, 100 apertadoras eletrônicas, impressoras 3Ds e prateleiras de estoque com sensores luminosos – e outros avanços significativos na conectividade, segurança e experiência de bordo dos automóveis produzidos no Brasil. Apesar disso, existe uma avaliação dominante de que os investimentos realizados e incentivos oferecidos em programas como o Inovar-Auto e o Rota 2030 foram incapazes de reduzir os problemas estruturais da indústria aqui instalada, como a crescente importação de componentes estratégicos e a carência de aprimoramento de tecnologias cada vez mais valorizadas, como motorização híbrida, elétrica e veículos de direção autônoma (BICEV, 2019; STURGEON; CHAGAS; BARNES, 2017; IBUSUKI; KAMINISKI; PASCOAL, 2017).

Fenômenos como a reconfiguração das cadeias globais de produção, o aumento da automação das fábricas e a crescente interação entre as atividades financeiras e produtivas das montadoras desafiam recorrentemente os trabalhadores dos grandes conglomerados e empresas globais do setor automotivo. Ser sindicalista nesses setores é agir em meio a escolhas ou dilemas, como tolerar certo nível de desemprego tecnológico e negociar a maior indenização possível para os trabalhadores desligados, em uma tentativa de evitar um desemprego ainda maior devido à queda de produtividade ou até mesmo do encerramento das fábricas (CARDOSO; COMIN, 1995).

Outro dilema consiste em ceder às práticas de remunerações variáveis (como a PLR) e contratações flexíveis (como temporários e terceirizados) em troca da atração de novos investimentos e melhorias nas condições de trabalho dos empregados diretos (como aumento dos vencimentos, da segurança e a limpeza dos ambientes). Ainda que a preservação dos empregos justifique a negociação de tais mudanças, nota-se a dificuldade dos sindicatos em mobilizar trabalhadores de perfis mais diversos, muitos deles qualificados e de renda média familiar relativamente alta, “que está metalúrgico, mas não se enxerga metalúrgico”, ou seja, que possui expectativas de ascensão profissional que transcendem a permanência no chão de fábrica e nem sempre se identificam com a cultura coletiva do sindicato (BEAUD; PIALOUX, 2009). Por outro lado, a instabilidade dos vínculos e rotatividade dos novos contratados, terceirizados, temporários e prestadores de serviços (PJs), dificulta a organização sindical no interior das empresas e a construção de identidades coletivas.

Nos tempos atuais, no entanto, a novidade consiste em adicionar a esses dilemas uma concentração ainda maior dos investimentos das montadoras nos centros de pesquisas, localizados em países do Norte global, onde se desenvolvem tecnologias baseadas na internet das coisas, *big data* e inteligência artificial, que ampliam a capacidade de monitoramento e programação de robôs e máquinas por uma parcela diminuta de trabalhadores, que, além da familiaridade com os processos fabris, detêm habilidades de informática e computação. Uma vez que as operações de manufatura empregam atualmente menos trabalhadores (isto é, reduzem-se os encargos com o custo do trabalho), é possível verificar um movimento de retorno de unidades fabris para os países de origem do capital das montadoras.

Ademais, o desenvolvimento da mobilidade elétrica e dos novos serviços de transportes baseados no compartilhamento, conectividade e autonomia dos veículos tendem a aumentar as incertezas e instabilidade dos empregados das montadoras de países sul-americanos como o Brasil, em que o Estado se destaca no desenvolvimento científico de biocombustíveis, mas que antes mesmo da pandemia encontrava-se em dificuldades para financiar a pesquisa e a infraestrutura logística de abastecimento necessárias para produção de veículos híbridos ou elétricos.

Por último, mas não menos importante, o quadro desafiador para o movimento sindical brasileiro se completa pelo desmonte dos direitos trabalhistas, ocorrido desde 2017, que alterou

a estrutura de financiamento das atividades sindicais<sup>6</sup>. Se antes, mesmo em contextos recessivos, as greves, protestos e as negociações coletivas conduzidas pelos sindicatos se davam com a situação financeira minimamente garantida pelo imposto sindical e contribuições voluntárias, agora as mobilizações dependem, em grande parte, do trabalho voluntário, da participação e contribuição dos associados.

### Trabalhadores metalúrgicos e emprego em São Paulo

Ao avaliarmos os efeitos da reespecialização da indústria automotiva sobre o emprego metalúrgico paulista, é preciso destacar que apesar de o ABC continuar como o local onde as montadoras mais empregam metalúrgicos (25,2 mil trabalhadores, total de 55%), entre 2003 e 2018, cresceu a participação dos municípios que fazem parte da Região Administrativa de Campinas (Sumaré, Indaiatuba e Piracicaba)<sup>7</sup>, os quais aumentaram consideravelmente a sua participação de 4% para 18% no total dos postos de trabalho da indústria automobilística no estado (Tabela 1).

Tabela 1 – Estoque do emprego nas montadoras por polo da indústria automobilística do estado de São Paulo

Polos industriais automotivos	2003	2006	2009	2012	2015	2018
Polo ABC (São Bernardo do Campo e São Caetano)	29.705	30.762	32.787	26.640	29.682	25.221
Polo Vale do Paraíba (São José dos Campos, Taubaté e Jacareí)	13.552	14.061	14.673	13.682	9.906	8.444
Polo Campinas (Sumaré e Indaiatuba)	2.056	3.600	5.372	5.457	5.208	5.208
Polo Sorocaba (Tatuí, Porto Feliz e Sorocaba)	-	-	-	1.611	2.261	3.477
Polo Piracicaba (Piracicaba e Iracemópolis)	-	-	-	1.674	2.333	3.051
Polo São Carlos (São Carlos e Itirapina)	486	472	781	827	968	1.069
Total do estado de SP	45.799	48.895	53.613	49.891	50.358	46.470

Vínculos ativos no dia 31/12.

Fonte: RAIS – Migra Vínculos. ME. Anos selecionados. Elaboração própria.

Obs.: (-) Polo Sorocaba e Polo Piracicaba foram constituídos a partir de 2012, com a chegada da Toyota e da Hyundai, respectivamente, nos territórios mencionados.

6 Ver, por exemplo, Krein (2018) e Galvão *et al.* (2019).

7 A Região Administrativa de Campinas (que compreende uma área geográfica ampliada) reúne os municípios de Sumaré, Indaiatuba e Piracicaba. A Fundação Seade (Sistema Estadual de Análise de Dados) cita algumas vezes o Valor da Transformação Industrial (VTI) e outras informações para a Região Administrativa de Campinas. Cf. Seade (2019). Neste artigo, os dados foram organizados segundo polo industrial.

Ao observarmos as características do perfil socioeconômico desses trabalhadores, é preciso destacar que a divisão sexual do trabalho pouco se alterou no período, sendo diminuída a participação de mulheres metalúrgicas em polos industriais automotivos novos ou antigos. Entre 2003 e 2018, ainda que a participação feminina tenha crescido 4 pontos percentuais em duas regiões, ABC e São Carlos, a participação das mulheres na força de trabalho é baixa, variando de 12% em Piracicaba a apenas 5% no Vale do Paraíba (composto pelos trabalhadores de São José dos Campos, Taubaté e Jacareí). A alta concentração de trabalhadores do sexo masculino na indústria automobilística paulista valida a diferenciação de gênero historicamente observada no emprego metalúrgico, a despeito das várias mudanças ocasionadas pelo processo de reespacialização.

Outro dado que se destaca é o crescimento dos trabalhadores com ensino superior completo ou pós-graduação. Se, em 2003, eles representavam menos de 10% dos empregados da indústria automobilística paulista, em 2018, eles alcançavam 29% dos empregados nas montadoras do ABC, 21% do Polo Campinas e 19% do Polo São Carlos. Nota-se que, nas regiões onde estão as unidades mais recentes, como Toyota (Sorocaba e Porto Feliz), Hyundai (Piracicaba) e Mercedes-Benz (Iracemápolis) – inauguradas a partir de 2012 –, a presença de trabalhadores com ensino superior é proporcionalmente menor à verificada em polos mais antigos. Mas isso não pode ser considerado um limitador na construção de uma possível identidade de classe. Esses polos concentram uma produção industrial diversificada, diferenciando-se dos mais antigos pela menor mobilização dos trabalhadores que pode ser atribuída, entre outros fatores, ao tamanho das unidades industriais e de setores, com concentração variada de trabalhadores

Essa diferença no que tange à escolaridade está relacionada, em larga medida, à faixa etária, que pode ser também associada ao ritmo da trajetória escolar. Assim, enquanto os trabalhadores jovens (com até 35 anos) representavam, respectivamente, 80% e 68% dos empregados no Polo Sorocaba e Piracicaba – ou seja, duas regiões em que os trabalhadores das montadoras apresentavam escolaridade relativamente mais baixa – no ABC, Polo São Carlos e Polo Campinas, os jovens não chegavam a 50% dos empregados em 2018, sendo apenas 24% no Vale do Paraíba (São José dos Campos, Taubaté e Jacareí). Esses resultados indicam diferentes estratégias de gestão de mão de obra, enquanto nas montadoras mais recentes (Polos Sorocaba e Piracicaba) há uma preferência pela contratação de trabalhadores mais jovens, sem curso universitário ou com a graduação universitária ainda em andamento; em montadoras já estabelecidas, existe uma opção pela contratação de trabalhadores mais experientes, com o ensino superior completo e muitos deles com uma sólida trajetória de trabalho em montadoras da região, conforme Tabela 2, abaixo.



Tabela 2 – Percentual de trabalhadores das montadoras do estado de São Paulo com até 35 anos de idade

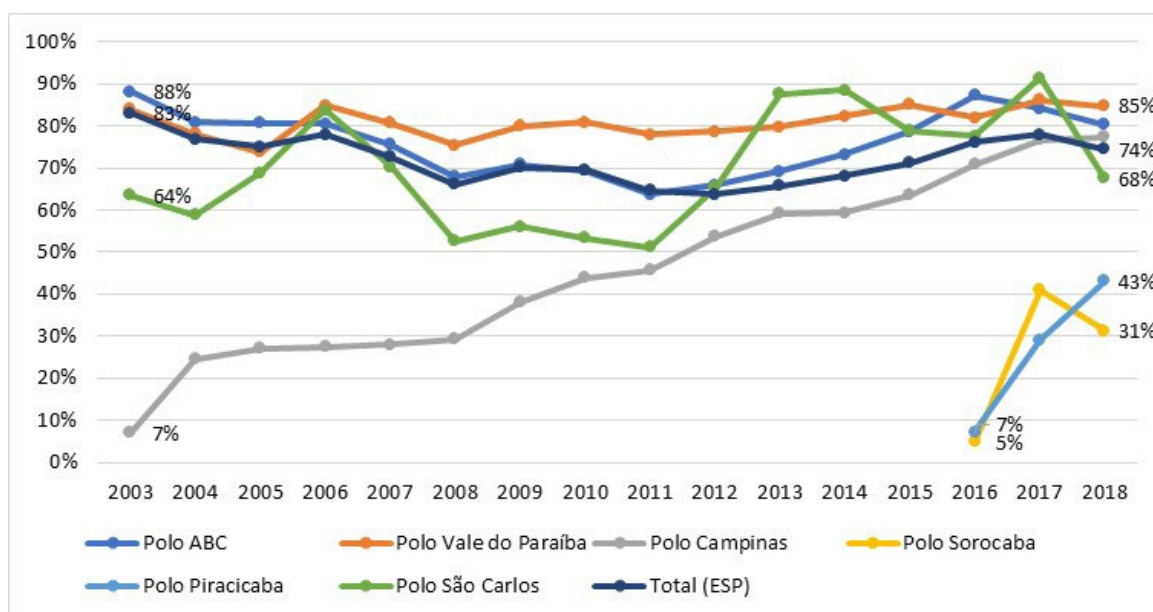
Polos industriais automotivos	2003	2006	2009	2012	2015	2018
Polo ABC (São Bernardo do Campo e São Caetano)	16%	25%	37%	45%	39%	35%
Polo Vale do Paraíba (São José dos Campos, Taubaté e Jacareí)	16%	23%	32%	36%	32%	24%
Polo Campinas (Sumaré e Indaiatuba)	66%	76%	83%	77%	63%	49%
Polo Sorocaba (Tatuí, Porto Feliz e Sorocaba)	-	-	-	92%	87%	80%
Polo Piracicaba (Piracicaba e Iracemápolis)	-	-	-	89%	79%	68%
Polo São Carlos (São Carlos e Itirapina)	23%	23%	42%	35%	32%	29%
Total do estado de SP	18%	28%	41%	49%	44%	39%

Vínculos ativos no dia 31/12.

Fonte: RAIS – Migra Vínculos. ME. Anos selecionados. Elaboração própria.

A partir da leitura do Gráfico 1, a seguir, as diferenças em relação à trajetória ou tempo de vínculo ficam ainda mais evidentes. Ao se considerar a totalidade de vínculos existentes em cada ano (ativos e desligados), nota-se que mais de  $\frac{3}{4}$  dos trabalhadores das montadoras do Vale do Paraíba, ABC e Polo Campinas, estavam no emprego há mais de 5 anos. Em São Carlos, no ano de 2016, essa condição chegou a representar cerca de 90% dos empregados (atualmente está em 68%). Embora o tempo de atuação das empresas deva ser levado em consideração, chama a atenção que, após 10 anos de funcionamento, os percentuais de vínculos de trabalho duradouros na indústria automobilística dos Polos Sorocaba e Piracicaba (ou seja, vínculos com mais de 5 anos) sejam inferiores aos verificados nas demais regiões. Isso pode ser atribuído à maior permanência de postos de trabalho com características fordistas nas regiões de industrialização mais antiga. Apesar do crescimento da terceirização, nesses locais a organização operária contribui para a extensão dos vínculos ao pressionarem pela manutenção de empregos.

Gráfico 1 – Percentual de vínculos de trabalho ativos há mais de 5 anos



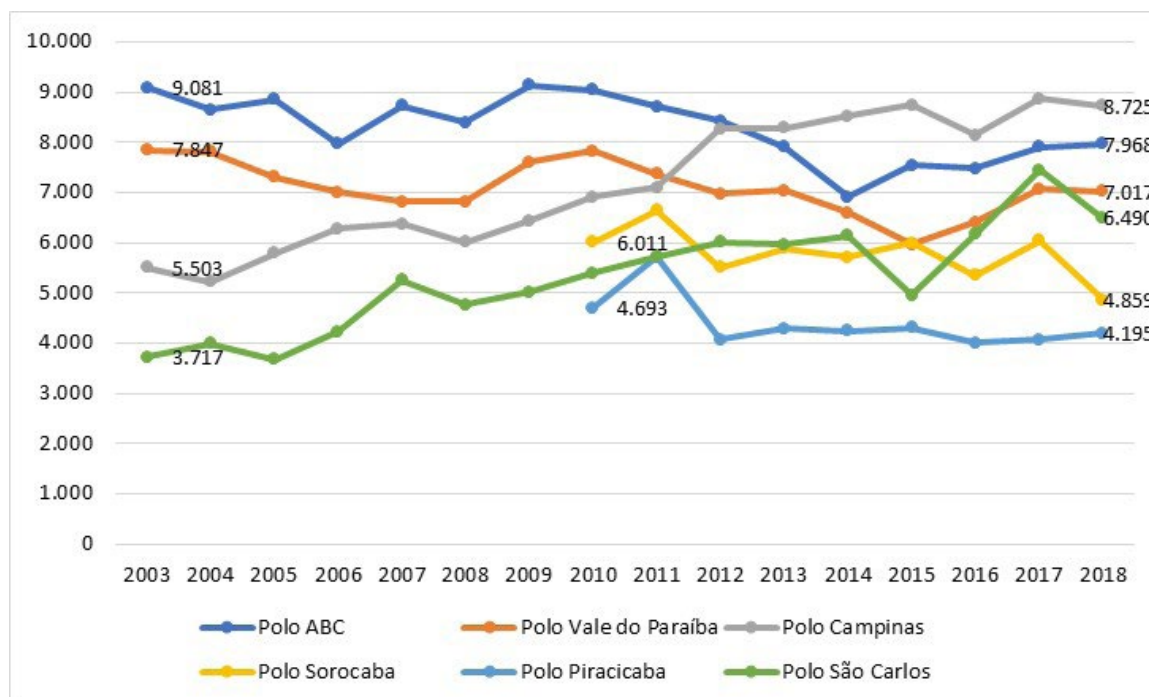
Fonte: RAIS – Migra Vínculos. ME. Anos selecionados. Elaboração própria

Obs.: Percentuais referentes à totalidade de vínculos (ativos e desligados) em cada ano.

Outro resultado que se destaca, de acordo com o Gráfico 2, refere-se às diferenças entre as médias salariais. Historicamente, devido à tradição de luta e organização sindical, tempo de atuação das empresas e a presença de diretores e outros trabalhadores administrativos ou mensalistas, as montadoras do ABC e do Vale do Paraíba possuem médias salariais mais elevadas que as demais montadoras do estado. A partir de 2011, porém, a média salarial dos trabalhadores do Polo Campinas superou a média verificada em polos tradicionais da indústria automobilística. Esse resultado é combinado com o crescimento da participação da região no Valor de Transformação Industrial (VTI)<sup>8</sup> do setor automotivo estadual e corrobora a relação entre produtividade e salários, ou seja, quanto maior o valor gerado pelo trabalhador à empresa, maior o salário e as chances dele conquistar aumentos salariais (RODRIG, 2011). Também no Polo São Carlos, a diferença salarial foi gradativamente reduzida com a presença de trabalhadores vindos da fábrica mais antiga, no ABC, e a constituição de um sindicato mais presente no local de trabalho. Contudo, ainda que a relação causal entre VTI e ganhos de produtividade partilhados com trabalhadores seja um fator importante de ser observado, a comparação é relativizada quando olhamos para os demais polos analisados.

8 A Fundação Seade estima o VTI por municípios do estado de São Paulo a partir de um índice composto pelo Valor Adicionado das atividades industriais divulgadas anualmente pelo IBGE, na Pesquisa Industrial Anual (PIA), mais o valor da saída de produtos (mercadorias vendidas e serviços) declarado pelas empresas industriais à Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Cf. Seade (2019, p. 5-6).

Gráfico 2 – Remuneração média dos empregados das montadoras do estado de São Paulo (em R\$ de 2018)



Vínculos ativos no dia 31/12.

Fonte: RAIS – Migra Vínculos. ME. Anos selecionados. Elaboração própria.

Por fim, nota-se também uma diferença em relação à modalidade de vínculos de trabalho dominante dentre as montadoras. Embora os contratos CLT, sem duração pré-definida, representem quase a totalidade dos vínculos do estado, nos Polos Sorocaba e São Carlos, a sua presença se reduz em 2018 para 69% e 68%, respectivamente. Essa diferença em ambas as localidades em relação às demais intensificou-se durante a crise que se abateu no setor automotivo nos últimos anos, mas apoiou-se, principalmente, nas modalidades flexíveis de trabalho, que existiam antes da Reforma Trabalhista de 2017, como os contratos CLT por tempo determinado (que, em 2018, representaram 29% dos vínculos em São Carlos) e os contratos por prazo determinado (regidos pela Lei 9.601/98, que representaram 26% dos contratos de Sorocaba e dependem de acordo ou convenção coletiva com os sindicatos) (RAIS-Migra Vínculos, 2018).

Embora as montadoras tenham evitado, até agora, recorrer às novas formas flexíveis de trabalho, como os contratos intermitentes e por tempo parcial, as regiões de industrialização mais recente, como Piracicaba e Sorocaba, revelam dificuldades sindicais em conter os contratos com jornadas mais extensas. Assim, enquanto em Sorocaba os trabalhadores que escapam da jornada-padrão já representam 24%; em Piracicaba, a totalidade dos contratos difere dos limites estabelecidos no setor, sendo que 77% ultrapassam as 40 horas semanais. A partir das modalidades flexíveis de trabalho autorizadas pela Reforma Trabalhista, uma suposição a ser auferida sobre o emprego metalúrgico nos próximos anos é a de que nos polos industriais

automotivos mais novos a disseminação de contratos intermitentes e parciais poderá ser mais intensa em comparação com os polos industriais automotivos tradicionais.

Em suma, o ABC paulista continua como a região automotiva que mais emprega, e possui a mão de obra com maior escolaridade e com melhores condições de trabalho, ainda que esse último aspecto esteja em risco no atual contexto. Nos últimos anos, porém, é uma das regiões que mais perdeu vínculos de trabalho e reduziu a sua importância relativa no conjunto do emprego nas montadoras. O Polo Automobilístico de Campinas (composto por Sumaré e Indaiatuba) se destaca pelo aumento da participação de Sumaré no Valor de Transformação Industrial (VTI) automobilístico do estado de São Paulo (subiu de 2% para 6,7%), que se deu acompanhado do aumento das médias salariais dos trabalhadores, superando as médias verificadas no ABC.

No Polo vizinho, Piracicaba, o crescimento na participação do VTI foi ainda maior (de 0,8% para 7%), porém as médias salariais não acompanharam o mesmo ritmo e permaneceram estagnadas, em torno de R\$ 4,2 mil, uma das menores dentre as montadoras do estado. Esse resultado, ao lado da maior proporção de trabalhadores em jornadas acima de 40h, reforçam os indícios de que os sindicatos da região apresentam maiores dificuldades em regular o processo produtivo ou extrair melhorias salariais que acompanhem o crescimento do emprego e a rentabilidade das atividades ali desenvolvidas. Apesar do fraco desempenho do mercado doméstico, no ano de 2018, as montadoras de Piracicaba demonstravam sinais de recuperação e empregavam cerca de 3 mil trabalhadores, isto é, um número superior a 2013, quando o emprego na região alcançou o seu melhor momento com 2,48 mil empregados.

Por fim, destaca-se Sorocaba que, semelhante aos Polos Piracicaba e Campinas, demonstra crescimento positivo na composição do VTI automobilístico (de 2,8% para 6,6%), na totalidade dos empregos (de 3% para 8%), mas os sindicatos, apesar de assegurarem a jornada de 40h para 76% dos empregados, encontram dificuldades de conter as perdas salariais dos últimos anos.

### **Desdobramentos políticos e territoriais da reespacialização**

Em 2019, o Brasil possuía 22 companhias do setor automotivo e destas, 9 tinham fábricas em São Paulo. De outra parte, é importante ressaltar que das 38 unidades fabris no Brasil, 23 se encontram ou encontravam no estado de São Paulo (ANFAVEA, 2019). Além disso, com relação ao número de empregos diretos no setor automotivo, dos 106.887 postos de trabalho no âmbito nacional, quase a metade – ou seja, 52.679 – se encontra em território paulista (RAIS Migra Vínculos, 2019).

Vale dizer que se há uma forte diminuição, nesta última década, do emprego industrial automotivo em uma região de industrialização antiga do setor (caso da região do ABC), há um crescimento importante em outras áreas do estado que, como foi mencionado, vem dos anos 1990 e, principalmente, dos anos 2000.

Esses resultados são coerentes com os achados da literatura sobre aglomerações industriais que há tempos identifica um movimento de migração das empresas atuantes nos setores industriais maduros – isto é composto por “empresas financeiramente sólidas, que possuem a *expertise* do processo produtivo” (NEVES JÚNIOR, 2018, p. 11) – para áreas de *greenfields*. Essa migração ocorre pela busca de vantagens fiscais e outros incentivos decorrentes, antes da localidade, que da urbanização, como o acesso privilegiado aos insumos e matérias-primas, áreas para expansão das instalações, menor congestionamento, facilidades para exportação, mão de obra de baixo custo e incipiente organização sindical (NEVES JÚNIOR, 2018).

No Brasil, ainda que o grupo FCA-Jeep, com sua unidade em Goiana, Pernambuco, atue desde 2015 na região Nordeste, a grande maioria das unidades industriais, montadoras de automóveis, localizam-se nos estados da região Sul e Sudeste. Isso porque esses estados concentram os principais mercados consumidores do país, estão territorialmente mais próximos dos países do Cone Sul, e desfrutam de melhor infraestrutura logística e de transportes. Assim, o mais recente movimento de abertura de novas montadoras no interior do estado de São Paulo manteve a lógica de, primeiro, manter a proximidade dos mercados e das principais empresas da cadeia produtiva doméstica e regional (instaladas na Argentina, Uruguai e Paraguai) e, segundo, desfrutar das vantagens locacionais identificadas na seção anterior, tendo por base as condições notadas especialmente nos casos dos Polos de Sorocaba e Piracicaba, como os salários mais baixos; jornadas mais longas; índices significativos de contratos por prazo determinado; mão de obra jovem e com escolaridade, comparativamente, mais baixa ou em andamento.

As isenções, descontos tributários e incentivos fiscais, embora não determinantes, também influenciam a reespecialização da indústria ou a sua continuidade em determinada região. Com exceção dos primeiros acordos, estabelecidos em meados dos anos 1990, existe, atualmente, uma maior dificuldade em obter informações ou calcular de modo preciso os valores das vantagens oferecidas. Informações do último programa de incentivos lançado pelo Governo de Estado de São Paulo (o IncentivAuto) revelam, no entanto, que o acordo para a manutenção das operações da General Motors no estado envolveu a oferta de descontos de 25% no valor do imposto estadual (o ICMS) condicionado ao investimento de R\$ 10 bilhões e a geração de no mínimo 400 postos de trabalho diretos.

Algumas montadoras, como os exemplos recentes da Honda, em Itirapina, e da Mercedes Benz, em Iracemápolis, têm optado por assumir o financiamento das unidades de modo independente ou sem o auxílio do poder público local. Foi isso que permitiu que a Honda adiasse continuamente (de 2016 a 2019) a inauguração de sua unidade no Polo São Carlos e que a Mercedes Benz encerrasse as suas operações em Itirapina, quatro anos após o início de suas atividades. No caso da montadora de origem alemã, cabe destacar que a indenização aos trabalhadores foi negociada diretamente com o sindicato e as críticas ao Estado brasileiro se deu em relação à mudança de orientação política do governo federal, que resultou em atraso do repasse dos créditos de IPI obtidos durante o Inovar-Auto e a redução dos incentivos para produção local.

A presença de fábricas com plataformas flexíveis, de menor dimensão e cada vez mais especializadas na produção de CKD(s), reduz a participação do Brasil na produção automotiva mundial e favorece ainda mais a mobilidade do capital na mais recente configuração do neoliberalismo. Considerada estratégica para o desenvolvimento econômico das nações, a indústria automobilística parece vivenciar um ciclo de sobrevida no país, dado que o cenário pandêmico de incertezas em escala global se une às mudanças tecnológicas que estão sendo paulatinamente incorporadas pelas cadeias produtivas, sinalizando uma transição paradigmática da manufatura. O quadro potencialmente desestabilizador é delineado por um ambiente de negócios em constante movimento, influenciado por estratégias de competição que envolvem corporações transnacionais e autoridades governamentais na corrida pelo predomínio no mercado automobilístico, com investimentos de larga escala nas áreas de ciência e inovação tecnológica, em resposta aos desafios de renovação das plantas produtivas, cada vez mais focadas na conectividade, uso de energia limpa, diversificação de modelos e demanda personalizada<sup>9</sup>.

A revitalização do setor automotivo está diretamente relacionada com a capacidade de investimentos das multinacionais em processos automatizados e interconectados, que demandam um conjunto de trabalhadores formados especialmente nas áreas tecnológicas. É para esse sentido que as estratégias de competição e produtividade da indústria automobilística apontam, mudando consideravelmente a dinâmica regional da cadeia de valor (DE PROPIS; BAILEY, 2020; UNCTAD, 2020).

A simultaneidade de crises vividas pelas sociedades industriais avançadas e em desenvolvimento, expressadas especialmente após a eclosão da pandemia, impõe um processo de reorganização das cadeias produtivas globais que implica desafios significativos à capacidade de adaptabilidade à conjuntura com a qual parte considerável das empresas e dos trabalhadores não conseguem lidar. Após dois anos completados de pandemia, a situação se mantém pouco favorável à retomada da atividade produtiva automobilística e à atração de investimentos frente às restrições do contexto interno e externo<sup>10</sup>. Conjuntura que acentua as motivações da reespacialização das montadoras no estado de São Paulo, com o objetivo de redução de custos, seja pelos incentivos fiscais que receberam, seja por menores salários pagos aos trabalhadores; mais ainda, pela maior fragmentação dessa categoria de trabalhadores, enfraquecendo suas formas organizativas que cumprem papel imprescindível na manutenção de condições dignas de trabalho.

Escapam, assim, do passivo político do ABC paulista, marcado pela tradição operária e sindical. Contudo, mesmo no ABC, essa tradição está se fragmentando e a região tem vivenciado, cada vez mais, a substituição da indústria pelos serviços. O mesmo acontece em outras regiões

---

9 Os projetos de renovação das plantas produtivas e renovação de portfólio constam nos relatórios anuais das montadoras. Ver, por exemplo, Fiat Chrysler, 2020; Volkswagen, 2019.

10 Análise baseada nos relatórios estatísticos constantes na página de OICA. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. World Motor Vehicle Production by country/region, 2020. Disponível em: <<https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/>>. Acesso em: 10 set. 2021.

do país que receberam montadoras nos últimos anos, onde a ausência de uma experiência operária anterior mantém os salários baixos comparativamente ao estado de São Paulo. Nota-se que, em parte dos polos do estado, o salário superou a média do ABC paulista (Polo Campinas) e outros se aproximam, com exceção dos mais recentes, como os polos de Piracicaba e Sorocaba.

A crise econômica, política e institucional que se abateu sobre o país a partir de 2016, como já mencionado, tem levado ao fechamento de unidades industriais e mesmo ao abandono das atividades no país, como o caso da Ford. Isso tende a se refletir nas regiões onde a indústria automotiva chegou recentemente com o fechamento de fábricas, como a da Mercedes-Benz em Iracemápolis; acentuando, assim, o processo que alguns autores chamam de “desindustrialização prematura”<sup>11</sup> da região ou mesmo do país, que acontece já há algum tempo (CASTILLO; NETO, 2016).

Em complemento, nota-se que:

a reforma trabalhista de 2017 expandiu o poder das empresas multinacionais no que diz respeito às relações de trabalho. No caso do setor automotivo, a ameaça permanente de retirar os seus investimentos como forma de pressão sobre operários, sindicatos e governos se agravou ao final de 2018 e início de 2019 (RAMALHO; SANTOS; RODRIGUES, 2019, p. 353-354).

No que tange ao conjunto dos sindicatos metalúrgicos no estado de São Paulo – que representam os operários do setor automotivo – no total de onze associações de trabalhadores desse setor, cinco estão filiadas à Central Única dos Trabalhadores (CUT); três à Força Sindical, duas à Intersindical e uma à Central Sindical e Popular (CSP- Conlutas). Os sindicatos ligados à CUT representam a maioria dos operários do setor automotivo no estado seguidos, respectivamente, daqueles da Força Sindical, da Intersindical e da CSP-Conlutas. É importante observar que, a despeito de representarem quatro diferentes centrais sindicais e terem, em suas origens, diferenças de concepção da luta sindical, práticas de organização nos locais de trabalho que privilegiam, como no caso do sindicalismo-CUT, particularmente nas montadoras, organizações de comissões de fábricas; Sistema Único de Representação (SURs) e/ou Comissão Sindical de Empresa (CSEs), observa-se que não há uma diferença muito grande que possa influenciar decisivamente a ação cotidiana dos sindicatos na indústria automobilística em São Paulo. Uma das razões que podemos destacar a uma certa conformidade de ação entre as centrais sindicais nesse setor seria a condução do plano estratégico das montadoras que levariam em conta as macrotendências da produção automobilística mundial, tanto em termos de reengenharia e gestão dos processos de trabalho quanto em termos de competição mercadológica para atrair novos consumidores (CANDELO, 2019). Em que pesem as especificidades de cada montadora no território, os diversos sindicatos de metalúrgicos enfrentam problemas parecidos, sendo a reespecialização um fator que pressiona a ação sindical frente às limitações negociais nos

---

11 Ver também Rodrik (2016).

casos disruptivos, de fechamento de fábrica, transferência de funcionários para outras plantas produtivas, mudanças nas estratégias de investimentos e descumprimento de garantias acordadas<sup>12</sup>.

Conforme o discurso de um sindicalista entrevistado,

[...] essa geração mais nova já pegou o nosso modelo, mais ou menos montado, eles já pegaram o modelo com o PLR, com os salários em dia, eles não tiveram que fazer muita luta. Quando se tem greve, a gente negocia e nem os dias de greve você perde. Na nossa geração, se você parava 40 dias, você perdia os quarenta dias e mesmo assim a gente continuava porque a gente sabia que ali era guerra, era disputa direta. Essa geração atual, não que eles tenham culpa disso, mas pegaram o modelo montado. Para demitir alguém, antes o caso tem de ser discutido na comissão de fábrica, todos os assuntos desde o bebedouro até a escolha do presidente da Ford são discutidos com o sindicato [...] Agora para trazer esse pessoal [para o sindicato] nós temos de trabalhar de outra forma né, porque a luta ela traz o trabalhador para a política, para o dia-a-dia do sindicato (Entrevista realizada, em nov. de 2016, com um trabalhador metalúrgico, que trabalhou na Ford entre 1979 e 2021 e fez parte do Sistema Único de Representação sindical).

A partir da citação, é como se os anos de crescimento da produção e das vendas automotivas, de 2004 a 2013, tenham contribuído para que os trabalhadores se interessassem pelo sindicato apenas nas campanhas salariais visando a manter seu padrão de consumo, mais do que por qualquer veleidade política. Obviamente, a afirmação desse sindicalista é insuficiente para entender o envolvimento sindical dos trabalhadores, mas é indicativo de tendência que tem se verificado nas últimas décadas, principalmente a partir dos governos trabalhistas do PT, da ascensão de parte desses trabalhadores numa nova classe média, marcada mais pela inserção social via consumo do que na conquista e manutenção de direitos<sup>13</sup>. Na atualidade, esses mesmos sindicalistas estão sendo confrontados, tanto no âmbito internacional quanto nacional – e também no estado que possui o maior número de montadoras instaladas em seu território comparado com o resto do Brasil, além do maior contingente de trabalhadores –, com uma nova realidade que tende a eliminar direitos e levar ao fechamento de empresas e, portanto, perda de empregos, trazendo uma vulnerabilidade muito grande à ação sindical que possui relação intrínseca com o desenvolvimento do território.

Durante a pandemia da Covid-19, notamos uma maior semelhança e unidade de ação, em que os sindicatos de diferentes orientações negociaram coletivamente ou observaram os acordos estabelecidos pelo sindicato dos metalúrgicos do ABC para estabelecer acordos semelhantes de suspensão dos contratos e redução dos salários com redução da jornada (MP 927 e MP 936).

---

12 Dentre os casos mais recentes que suscitaram mobilizações dos(as) trabalhadores(as), podemos mencionar o programa de demissões voluntárias (PDV) da Honda, no município de Sumaré (SP), vigente até outubro de 2021, complementado pela transferência de trabalhadores para a fábrica de Itirapina (SP). (TEIXEIRA, 2021).

13 Veja-se a discussão sobre nova classe média no Brasil em Neri (2008), Pochmann (2012), Cardoso e Preteceille (2017).



## Considerações finais

O sindicalismo, na contemporaneidade, em decorrência das transformações na economia, na política, na sociedade e no âmbito das empresas, está passando por uma crise aguda. Em contraposição, no capitalismo do pós-guerra, os sindicatos foram amplamente reconhecidos e seu poder se consolidou enormemente. Desde os anos de 1970, no entanto, as grandes organizações industriais que, em alguma medida, representavam a força do trabalho organizada, foram progressivamente adotando novas tecnologias e formas de gestão de trabalho “enxutas”, no sentido da maior terceirização de atividades e redução da força de trabalho utilizada, tornando o modelo anterior obsoleto. Essas mudanças se deram num quadro de acirramento da competição global, recessão e incertezas econômicas crescentes que, somadas, colocaram em crise o sindicalismo e as bases institucionais nas quais ele se desenvolveu (WESTERN, 1999). O mundo assistiu a uma profunda transformação, notadamente nos países centrais, como resultante dessas mudanças que levaram a mudanças no perfil das classes trabalhadoras. O setor industrial deixou de ser predominante em termos de ocupação da força de trabalho, sendo substituído, cada vez mais, pelo setor de serviços. Essas mudanças têm trazido desafios substanciais à ação sindical<sup>14</sup>.

Essa questão sempre envolve o desafio de como medir a força dos sindicatos. Não existe uma resposta definitiva para esse debate, mas alguns dados empíricos são indicativos: a) Se tomarmos como um indicador da força dos sindicatos o número absoluto de trabalhadores sindicalizados, os dados da Pnad Contínua (2012-2019, a última realizada antes da pandemia) do IBGE, revelam que o número de trabalhadores sindicalizados caiu de 14,4 milhões, em 2012, para 10,6 milhões, em 2019; b) Se considerarmos a densidade sindical ou a taxa de sindicalização, (ou seja, o percentual da população ocupada que se declara filiada aos sindicatos), segundo a mesma fonte, o percentual cai de 16,1% para 11,2%, a menor taxa em toda a série histórica; c) Se considerarmos a capacidade dos sindicatos assegurarem a reposição da inflação ou reajuste salariais, o último boletim salariômetro da FIPE (2022), que entre janeiro e abril de 2022, monitorou 3.298 instrumentos coletivos, constatou que pouco mais de um quarto, ou 26,9%, das negociações resultaram em reajustes salariais acima da inflação (INPC). No geral, 29,5% somente repuseram as perdas (ou seja, conquistaram reajustes iguais ao INPC) e 43,6% tiveram reajustes abaixo do INPC, o que representa perda do poder aquisitivo dos trabalhadores. Esse estreitamento da margem de reajustes só se compara ao período de acirramento da crise política do governo Dilma, entre outubro de 2015 e abril de 2016 (FIPE, 2022); d) Se verificarmos o mesmo indicador, ou seja, o resultado das negociações coletivas só que agora calculado pelo DIEESE, a partir da mesma fonte, notamos que a conclusão é semelhante. Com a informação mais recente, disponível apenas para os meses de janeiro a abril desse ano (2022) notamos que 40,8% dos reajustes ficaram abaixo a inflação (INPC-IBGE), 31,6% mantiveram-se iguais e

<sup>14</sup> Ver, por exemplo, Ramalho e Rodrigues (2018), especialmente da página 73 à 78.

27,6% conquistaram aumentos (DIEESE, 2022). Além disso, só no primeiro ano da reforma trabalhista, ou seja, em 2018, os sindicatos perderam entre 80% e 90% da arrecadação decorrente da contribuição obrigatória, o que levou a um enxugamento de estruturas administrativas, dispensa de quadro técnico permanente, mudanças e venda de sedes, além da maior dificuldade de financiar atos e ações de rua<sup>15</sup>.

É evidente que os sindicatos continuarão a existir e não descartamos a possibilidade de encontrarmos negociações coletivas e ações políticas inovadoras. Sindicalistas metalúrgicos, entretanto, têm indicado em nossas entrevistas uma maior intransigência das montadoras nas negociações com os trabalhadores e dificuldades de conquistar novos filiados, apesar do reforço das campanhas de sindicalização.

Trabalhamos com a ideia de crise, não de declínio também presente na literatura (RODRIGUES, 2002), pois defendemos que a conjuntura pode se alterar e parte das dificuldades podem ser revertidas. Contudo, acreditamos que vivenciamos no presente uma conjuntura política e social de dificuldades para o movimento dos trabalhadores e isso trouxe impactos significativos à capacidade de mobilização e ação propositiva dos sindicatos.

Desde 2015, tivemos o golpe sofrido pelo governo Dilma, a reforma trabalhista foi aprovada, Bolsonaro foi eleito pelo voto, com um discurso sobre o trabalho, baseado na escolha “trabalho ou direitos”, a Ford encerrou as suas operações no Brasil, a Toyota também fechou a sua fábrica no ABC e a CAO A Chery anunciou o encerramento de suas operações em Jacaré. Diante desse cenário, sem menosprezar os esforços dos sindicalistas, é preciso reconhecer que eles tiveram pouca capacidade de impedir ou mobilizar a sociedade para reverter esses processos.

Este artigo, ancorado em amplo conjunto de dados secundários, procurou discutir o processo de reespacialização industrial no estado de São Paulo, tendo como objeto os trabalhadores metalúrgicos que trabalham na indústria automobilística nesse estado. A reespacialização industrial que se inicia na década de 1990, e que aumenta seu ritmo nas duas décadas seguintes do século XXI, no caso paulista, significou um processo de interiorização de unidades fabris, caracterizando-se pelo uso decrescente da força de trabalho e redução do número de empregos e dos salários sem, contudo, se destacar em termos de inovação na comparação com suas matrizes no exterior.

É importante ressaltar que este conjunto de dados, temas, problemas e questões são fundamentais para ilustrar os desafios enfrentados pelo sindicalismo metalúrgico em geral e, em particular, os onze sindicatos que representam os trabalhadores das montadoras presentes em seis polos de produção no estado de São Paulo.

Os desafios que estão postos para esses organismos de representação e os trabalhadores

---

15 <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2019/03/05/sindicatos-perdem-90-da-contribuicao-sindical-no-1-ano-da-reforma-trabalhista.htm>

Cf: <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2018/05/com-reforma-trabalhista-sindicatos-perdem-80-das-receitas-no-1o-trimestre/>.

são os mesmos: as mudanças no âmbito da tecnologia nestes últimos anos; o tema da Indústria 4.0; a queda nos salários reais dos trabalhadores; fechamento de empresas como parte da estratégia global das multinacionais do automóvel; a pandemia que trouxe dificuldades inauditas para a ação sindical, são todos elementos que estão presentes no cotidiano do chão de fábrica e nos sindicatos. Além disso, as mudanças levadas adiante, pós-2016, com a Reforma Trabalhista em 2017 e todo o processo de regressão de direitos a partir deste período – e aprofundado em um grau nunca visto no período 2018-2021, com o aumento em massa do desemprego – são elementos explicativos para a queda da taxa de sindicalização entre os metalúrgicos em geral e, dos trabalhadores da indústria automobilística, em particular, como de resto de todas as categorias de trabalhadores no país. O grande desafio sindical hoje é disputar – nos locais de trabalho, de moradias e também na sociedade – o discurso que consiga atrair as novas gerações, bombardeadas, nas últimas décadas, pela ideologia neoliberal que reforça o individualismo e se contrapõe ao coletivo, à solidariedade, à justiça social, à luta por direitos.

## Referências

- ALTHUON, Margret; LANDI, Mônica. Evolução do setor automobilístico no Estado de São Paulo. **Seade-SP Economia**, São Paulo, n. 1, 2020.
- ARBIX, Glauco. Guerra fiscal, espaço público e indústria automobilística. *In*: CARDOSO, Adalberto. M.; COVARRUBIAS, Alex. (org.). **A Indústria Automobilística nas Américas**. A reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos. Belo Horizonte: UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006. p. 35-62.
- ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Gráfica Mundo, 2019. Disponível em: <<https://anfavea.com.br/site/anuarios/>>. Acesso em: 05 jul. 2022.
- BRASIL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Relatório Anual de Informações Sociais**. Migra-Vínculos. Microdados do período 2013-2018. Brasília/DF. Acesso restrito aos pesquisadores e instituições cadastradas. Acesso em 19 nov. 2020.
- BEAUD, Stephane; PIALOUX, Michel. **Retorno à condição operária**: investigação em fábricas da Peugeot na França. São Paulo: Boitempo, 2009.
- 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, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.
- CANDELO, Elena. **Marketing Innovations in the Automotive Industry**: Meeting the Challenges of the Digital Age. Suíça: Springer, 2019. *E-book*.
- CARDOSO, Adalberto M.; COMIN, Alvaro. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. *In*: CASTRO, Nadya (org.). **A Máquina e o Equilibrista**. Inovações na indústria automobilística brasileira. São Paulo: Paz e Terra, 1995. p. 387-427.
- CARDOSO, Adalberto; PRETECEILLE, Edmond. Classes Médias no Brasil: Do que se Trata? Qual seu Tamanho? Como Vem Mudando? **Dados Rev. Ciênc. Sociais**, Rio de Janeiro, v. 60, n. 4, p. 997-1023, out./dez. 2017.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em rede**. Volume 1. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

- CASTILLO, Mario; NETO, Antônio. Martins. Premature deindustrialization in Latin America. **ECLAC – Production Development Series**, n. 205. Santiago: United Nations, Economic Commission for Latin American and Caribbean, jun. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40241>>. Acesso em: 11 nov. 2021.
- DE PROPRIS, Lisa; BAILEY, David. Industry 4.0 and transformative regional industrial policy. *In*: DE PROPRIS, Lisa; BAILEY, David (ed.). **Industry 4.0 and regional transformations**. Londres: Routledge, 2020. p. 238-252.
- DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **De Olho nas Negociações**. n. 20. São Paulo: Dieese, maio 2022. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/boletimnegociacao/2022/boletimnegociacao20.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2022.
- FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES N.V – FCA. **Annual report 2019**. Turin, Itália, 2020.
- FORD MOTOR COMPANY. United States Securities and Exchange Commission. **Annual Report 2019**. Washington, DC, 2020.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **Boletim Saliômetro**. São Paulo: Fipe, maio 2022. Disponível em: <<https://downloads.fipe.org.br/indices/boletim-saliometro-202205.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2022.
- GALVÃO, Andréa *et al.* Reforma trabalhista: precarização do trabalho e os desafios para o sindicalismo. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 253-269, 2019.
- GENERAL MOTORS. United States Securities and Exchange Commission. **Annual Report 2019**. Washington, DC, 2020.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- IBUSUKI, Ugo; KAMINISKI, Paulo Carlos; PASCOAL, Erick Telles. O Sistema de Inovação do Setor Automotivo Brasileiro: lições aprendidas com o Inovar-Auto. *In*: CONGRESSO DE INOVAÇÃO E GESTÃO DE DESENVOLVIMENTO DO PRODUTO. 11., 2017, São Paulo. **Anais do 11º Congresso de Inovação e Gestão de Desenvolvimento do Produto**. São Paulo: Escola Politécnica USP, 2017. p. 1-10. Disponível em: <<http://pdf.blucher.com.br/s3-sa-east-1.amazonaws.com/designproceedings/cbgdp2017/086.pdf>>. Acesso em: 05 nov. 2021.
- KREIN, José Dari. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva. **Tempo Social**, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 77-104, 2018.
- LIMA, Jacob Carlos. A globalização periférica e a ressignificação dos lugares. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 35, n. 3, p. 765-786, 2020.
- MARTINS, Fernando Ramalho; PRADO, Marcos Lázaro. Trabalho e emprego na indústria automotiva: o caso da Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP). *In*: LIMA, Jacob Carlos. (org.). **O trabalho em territórios periféricos: estudos em três setores produtivos**. São Paulo: Annablume, 2020. p.155-200.
- NERI, Marcelo Cortês (org.). **A nova classe média**. Rio de Janeiro: FGV-IBRE, 2008.
- NEVES JR., Edivaldo Constantino. **Habilidades, mudança de firma e prêmio salarial urbano**. 2018. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- RAMALHO, José Ricardo; SANTOS, Rodrigo S.; RODRIGUES, Iram Jácome. Mudanças na legislação trabalhista, sindicato e empresas multinacionais. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 343-359, 2019.
- RAMALHO, José Ricardo; RODRIGUES, Iram Jácome. Sindicalismo do ABC e a era Lula: contradições e resistências. **Lua Nova**, São Paulo, v. 104, p. 67-96 2018.
- POCHMANN, Márcio. **Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira**. São Paulo: Boitempo, 2012.
- RODRIGUES, Leôncio Martins. **Destino do sindicalismo**. São Paulo: Edusp; Fapesp, 2002.

- 
- RODRIGUES, Iram Jácome. Trabalhadores e sindicalismo no Brasil: para onde foram os sindicatos? **Caderno CRH**, Salvador, v. 28, n. 75, p. 479-491, 2015.
- RODRIK, Dani. Premature deindustrialization. **Journal of Economic Growth**, v. 21, n. 1, p. 1-33, 2016.
- RODRIK, Dani. **The Globalization Paradox**. Why Global Markets, States and Democracy can't coexist. Oxford; New York: Oxford University Press, 2011.
- SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. **Mapa da Indústria Paulista**. 2003-2016. São Paulo: Seade, 2019. Disponível em: <[https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/MapaIndustria\\_abril2019.pdf](https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/MapaIndustria_abril2019.pdf)>. Acesso em: 06 nov. 2021.
- STURGEON, Timothy; CHAGAS, Leonardo L.; BARNES, Justin. **Inovar Auto: Evaluating Brazil's Automotive Industrial Policy to Meet the Challenges of Global Value Chains**. Brazil's Productivity Programmatic Approach. Washington, DC: World Bank Group, 2017. Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/28947>>. Acesso em: 05 nov. 2021.
- TEIXEIRA, Patrícia. Sindicato cita falta de informações sobre PDV da Honda e diz que medida disfarça demissão em massa. **G1**, Campinas e Região, 14 out. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2021/10/14/sindicato-cita-falta-de-informacoes-sobre-pdv-da-honda-e-diz-que-medida-disfarca-demissao-em-massa.ghtml>>. Acesso em: 15 jun. 2022.
- TOYOTA. **Annual Report 2019**. Ano fiscal de 1º de abril de 2018 a 31 de março de 2019, 2019.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. **World Investment Report 2020: International Production Beyond the Pandemic**. Genebra, 2020.
- VOLKSWAGEN AG. **Mobility for generations to come**. Annual report 2019. Wolfsburg: Group financial publications, 2019.
- WESTERN, Bruce. **Between class and market: postwar unionization in the capitalist democracies**. Princeton: Princeton University Press, 1999.

Recebido em: 31/03/2022

Aceito em: 29/06/2022