em pauta

Padrão de reprodução do capital e questão social no Rio de Janeiro

Pattern of capital reproduction and social issue in Rio de Janeiro

Rodrigo Castelo*
Lays Ventura**
Guilherme de Rocamora***
Henrique Galdino****

ARTIGO
https://doi.org/10.12957/rep.2024.86523

RESUMO

O presente artigo analisa o atual ciclo de reprodução do capital no Brasil, chamado de padrão exportador de especialização produtiva, e as particularidades da questão social na região meridional do estado do Rio de Janeiro, com base em pesquisa bibliográfica e documental, alternando reflexões teóricas com análises de dados empíricos. A ênfase recai no estudo da superexploração da força de trabalho na indústria automobilística e suas expressões salariais e da saúde do trabalhador, assim como os processos de luta e resistência operárias, sem perder de vista o histórico de todos os padrões de reprodução do capital na região e as lutas sindicais. O estudo aponta que o desenvolvimento econômico, via atração de setores de ponta dos grandes conglomerados internacionais, reafirma, em outras bases, a dependência e a superexploração no território fluminense, agravando ainda mais a questão social no estado.

Palavras-Chave: questão social; padrão exportador de especialização produtiva; superexploração; indústria automobilística; Médio Paraíba (RJ).

ABSTRACT

This article analyzes the current cycle of capital reproduction in Brazil, called the exporting pattern of productive specialization, and the particularities of the social issue in the southern region of the state of Rio de Janeiro, based on bibliographic and documentary research, alternating between theoretical reflections and empirical data analysis. The emphasis is on the study of the super-exploitation of labor in the automobile industry and its expressions on wages and worker health, as well as the processes of worker struggle and resistance, without losing sight of the history of all patterns of capital reproduction in the region and union struggles. This study points out that economic development via the attraction of cutting-edge sectors of large international conglomerates reaffirms, on other grounds, the dependence and super-exploitation in the territory of Rio de Janeiro, further aggravating the social issue in the state.

Keywords: social issue; exporting pattern of productive specialization; super-exploitation of labor; automotive industry; Médio Paraíba (RJ).

*Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: rodrigo.castelo@gmail.com.

**Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: laysventurass@gmail.com.

***Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: rocamora.g@gmail.com.

****Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: galdinohenrique03@gmail.com.

Como citar: CASTELO, R.; VENTURA, L.; ROCAMORA, G.; GALDINO, H. Padrão de reprodução do capital e questão social no Rio de Janeiro. Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea, Rio de Janeiro, v. 22, n. 56, pp. 47-61, set./dez, 2024. Disponível em: https://doi.org/10.12957/rep.2024.86523.

Recebido em 27 de junho de 2023.

Aprovado para publicação em 30 de janeiro de 2024.

Responsável pela aprovação final: Monica de Jesus César

© 2024 A Revista Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

Introdução

Desde o final da década de 1990 até meados de 2010, a região do Médio Paraíba, localizada na mesorregião Sul fluminense, recebeu investimentos bilionários do grande capital automobilístico, o que foi comemorado à época como um novo ciclo de riqueza e prosperidade dos municípios locais. Por trás dos discursos sobre o desenvolvimento econômico advindo da recepção de capitais estrangeiros, propagados por empresários, grande mídia, docentes universitários e até mesmo organizações políticas progressistas, podemos constatar uma outra realidade: o agravamento da questão social no estado fluminense.

Com base nos trabalhos clássicos de José Paulo Netto e Marilda Iamamoto, podemos sintetizar a noção de questão social como um triplo vetor analítico, a saber, (1) a relação conflituosa entre capital e trabalho, (2) as lutas e resistências da classe trabalhadora à exploração capitalista e opressões e (3) a mediação do Estado nesses conflitos sociais. Para irmos além das expressões da "questão social" que, contraditoriamente, revelam partes superficiais da realidade e ocultam o essencial, é necessário analisar o padrão de reprodução do capital estabelecido no Brasil na era neoliberal, a superexploração da força de trabalho, as lutas sociais e as formas de associação do Estado com o grande capital. Estas são dimensões da realidade imprescindíveis para o entendimento da questão social na perspectiva da totalidade.

Nesse sentido, o presente texto resgata formulações clássicas e contemporâneas da teoria marxista da dependência, tais como o padrão de reprodução do capital (Osorio, 2012) e a superexploração do trabalho (Marini, 2022; Luce, 2013), assim como os estudos marxianos sobre a violência como potência econômica (Marx, 2013; Castelo, 2021), para realizar uma "análise concreta de situação concreta" sobre a questão social no Médio Paraíba no século 21.

O artigo se baseou em pesquisa bibliográfica e documental, alternando reflexões teóricas com análises de dados empíricos e o desenvolvimento de seu conteúdo está estruturado em duas seções: uma sobre a história econômica do Médio Paraíba e a outra sobre o padrão exportador de especialização produtiva no Rio de Janeiro. Por fim, fica patente que o desenvolvimento econômico via atração de setores de ponta dos grandes conglomerados internacionais reafirma, em outras bases, a dependência e a superexploração da força de trabalho no território fluminense, agravando ainda mais a questão social no estado.

Gênese e desenvolvimento da questão social no Médio Paraíba: do império do café ao desenvolvimentismo do aço

A região do Médio Paraíba é formada, do ponto de vista administrativo, por 12 municípios – Barra do Piraí, Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio das Flores, Valença e Volta Redonda. No ciclo do café, a região foi

um dos epicentros da acumulação capitalista no país. Hoje, nem de longe ocupa o lugar central que já teve no passado, mas ganha novo dinamismo com o desembarque de multinacionais do ramo automotivo e a criação de um polo metalmecânico, além de conservar o peso da indústria siderúrgica instalada em Volta Redonda desde o padrão de reprodução do capital industrial nos anos 1940-50. Por conta deste marco desenvolvimentista, Volta Redonda, conhecida como a Cidade do Aço, conserva até hoje o posto de maior produto interno bruto (PIB) da região.

As primeiras atividades econômicas ligadas aos circuitos mercantis estavam relacionadas à mineração. Diz-se que o nome de Volta Redonda foi dado pelos garimpeiros que mineravam na curva do Paraíba do Sul, rio que cruza a cidade. Tempos depois, no Império brasileiro – durante o primeiro padrão de reprodução do capital, intitulado de padrão agromineiro exportador por Jaime Osorio (2012) –, a região foi dominada pela produção de café voltada para a exportação, baseada no latifúndio e na exploração do trabalho escravizado.

A intensidade da exploração nas plantações de café e o constante afluxo de trabalhadores e trabalhadoras escravizados alimentaram o caldeirão das tensões sociais na região na primeira metade do século XIX. Era questão de tempo até os conflitos rebentarem, o que veio a acontecer em 1838. Neste ano, eclodiu a insurreição quilombola liderada por Manuel Congo em Paty dos Alferes (Gomes; Machado, 2021). Diante do temor de novas rebeliões, as classes dominantes fluminenses não hesitaram em acionar o braço armado do Estado, que então enviou um destacamento da Guarda Nacional, comandado por Luiz Alves de Lima e Silva, futuro Duque de Caxias e patrono do Exército, para liquidar o movimento quilombola, prendendo, julgando sumariamente e assassinando suas lideranças e insurgentes.

Até o esgotamento das terras fluminenses do Vale do Paraíba, a região foi a principal produtora de café do país e representou, junto com o estado de São Paulo, o auge econômico do padrão agromineiro. A crise nacional da produção cafeeira, com o deslocamento do seu polo dinâmico para o Oeste paulista, e a crise orgânica mundial dos anos 1910-1930 jogaram a parte meridional do Rio de Janeiro em uma profunda depressão econômica e social até os anos 1940, quando a ditadura varguista do Estado Novo escolheu – após uma acirrada e controversa disputa – a cidade de Volta Redonda como sede da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

O decreto de criação da empresa siderúrgica foi assinado em abril de 1941 pelo então ditador Vargas e o primeiro alto forno entrou em operação em 1946. Tida como um dos carros-chefes do projeto nacional-desenvolvimentista, a empresa se insere em um dos capítulos mais notáveis do capitalismo dependente no Brasil. Ao mesmo tempo que a CSN impulsionava a industrialização e o mercado interno, a sua viabilização financeira e

tecnológica se deu nos marcos de acordos geopolíticos de subalternização do país aos Estados Unidos, que passou a ser o centro hegemônico do sistema capitalista no pós-Segunda Guerra e reafirmou a sua dominação sobre a América Latina.

Além de ser um dos marcos históricos da consolidação do padrão industrial de reprodução do capital, a empresa se mostrou uma experiência singular na criação de um "novo trabalhador" industrial no país (Pereira, 2012). Para moldar frações industriais da classe trabalhadora aos processos produtivos, foram criadas escolas técnicas especializadas do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e um conjunto de procedimentos extramuros da fábrica, típicas do fordismo, foi implementado, como bairros operários, visitas assistenciais nas residências, atividades esportivas, controles sanitários etc.

Desde a criação e ampliação da CSN, a cidade de Volta Redonda, emancipada de Barra Mansa em 1954, tornou-se área de segurança nacional na década de 1970, visando preservar o principal PIB da região do poder operário, que cresceu ao longo do tempo com a organização da classe trabalhadora. O ápice desse processo foi a grande greve operária de 1988, que teve uma resultante contraditória. Em relação aos objetivos mais imediatos do movimento paredista, o saldo positivo foi a conquista das pautas, como reposições salariais, redução da jornada de trabalho de oito para seis horas e readmissão de companheiros demitidos em outras greves. Entretanto, no médio prazo, houve um desgaste das direções ligadas à Central Única dos Trabalhadores (CUT) e uma desmobilização da categoria, com a posterior vitória de direções capitaneadas pela Força Sindical, uma central sindical orgânica aos interesses patronais.

Durante a greve, o uso do braço armado do Estado, em plena Nova República e dias após a promulgação da Constituição de 1988, se fez presente. O Exército foi acionado e interveio em uma brutal operação militar. Atuando em toda a cidade e reprimindo trabalhadores e cidadãos locais, o saldo da repressão foi trágico: três operários assassinados – Valmir, William e Barroso – e dezenas de civis feridos. Junto ao uso da repressão do Exército brasileiro ao movimento paredista, na qual foram mobilizados dois mil soldados e policiais militares sob o comando do general José Luiz Lopes da Silva, a CSN colocou em movimento um conjunto de medidas – estrutura corporativa, propriedade e processos produtivos – para frear o poder operário. O saneamento e a reorganização da empresa iniciados após a greve de 1988 tinham como objetivo a privatização, o que foi alcançado em 1993 no governo Itamar Franco.

Promessas vãs de que trabalhadores da empresa enriqueceriam a partir da propriedade de ações da empresa e toda sorte de táticas empresariais de cooptação do movimento sindical, que veio a ter êxito com a vitória da Força Sindical nas eleições em 1992, foram determinantes para a privatização da CSN (Graciolli, 2007). Quebrar a espinha dorsal do sindicalismo combativo e classista e substitui-lo por um sindicalismo de resultado, afeito

à conciliação de classes, não era somente necessário para permitir a privatização de um ativo público como a CSN – tal ofensiva tinha um alcance nacional: era também uma das pré-condições para a consolidação do terceiro padrão de reprodução do capital no Brasil.

Após a grande greve de 1988, iniciou-se um processo de reestruturação produtiva, visando novos patamares do despotismo fabril e de subsunção real operária no chão de fábrica, a redução do contingente de empregados e o aumento da produtividade e da superexploração da força de trabalho. Do ponto de vista do quadro de funcionários, a mudança foi drástica: em 1988, a empresa tinha em torno de 25 mil trabalhadores; em 1997, somente quatro anos após a privatização, o número total de trabalhadores era de 12.000, um corte de metade da força de trabalho. Em relação à produtividade, o salto foi ainda maior: de 163 toneladas operário/ano passou-se para 510 toneladas, um aumento de mais de 200% (Santos, 1997).

O impacto da reestruturação produtiva da CSN no mercado de trabalho fez com que o perfil econômico de Volta Redonda mudasse e o setor de serviços ocupasse uma posição de destaque no PIB municipal: de 1996 a 2005, os empregos industriais caíram do patamar de 35% do total dos empregos gerados para abaixo de 20%, enquanto os serviços subiram de cerca de 27% para cerca de 40% (Souto; Dulci, 2008). Em decorrência das transformações produtivas e no mercado de trabalho, houve um decréscimo da massa salarial (os rendimentos mensais são, em média, maiores na indústria do que nos serviços) e a migração de trabalhadores qualificados, dentre outras expressões da questão social (Costa Lima, 2012, p. 440).

Assim como na greve dos petroleiros de Manguinhos em 1995, o Estado brasileiro mostrou, na intervenção direta na greve da CSN, a face mais desavergonhada da *violência como potência econômica*, pela qual a coerção estatal atua na garantia de melhores condições de superexploração da força de trabalho no setor privado. Temos, portanto, com o desenrolar da luta de classes no Médio Paraíba no final dos 1980 e início dos 1990, um exemplo lapidar de como a supremacia burguesa opera táticas coercitivas e hegemônicas, atreladas à violência estatal planejada e coordenada, para alienar o patrimônio público e submeter o poder operário aos seus interesses históricos.

Contudo, a privatização da CSN, as demissões em massa e o aumento da subsunção real e da superexploração da força de trabalho não foram as únicas mudanças estruturais no Médio Paraíba na década de 1990. Enquanto a cidade de Volta Redonda e seu entorno sofriam as consequências da venda da siderúrgica, outros municípios da região – Resende, Porto Real e Itatiaia – entravam em uma fase de industrialização com a chegada de fábricas automobilísticas. A instalação dessas grandes multinacionais foi um marco do ingresso do Médio Paraíba no padrão exportador de especialização produtiva. O sentimento local era de que o desenvolvimento registrado anteriormente pela instalação da siderúrgica de

Volta Redonda estava de volta. Modernização marcada por nostalgia conservadora? O que a região vivenciou, na verdade, foi um novo salto do capitalismo dependente e o recrudescimento da superexploração da força de trabalho e suas consequências socioeconômicas.

O padrão exportador de especialização produtiva e a superexploração na indústria automobilística fluminense

Nos anos 1990, a indústria automobilística passava por uma crise econômica no Brasil e iniciou, com apoio das três esferas do Estado (federal, estaduais e municipais), uma ofensiva sobre o mundo do trabalho. A primeira medida foi o deslocamento de investimentos produtivos para além das fronteiras do ABC paulista – então berço das greves operárias do final dos anos 1970 que contribuíram para o fim da ditadura empresarial-militar –, buscando localidades com menores custos da força de trabalho e sem tradição de luta sindical. Uma outra medida que estimulou a referida indústria foi o chamado *Novo Regime Automotivo*, no fundo um conjunto de benefícios e isenções fiscais dos governos federal e estaduais para atração de capitais estrangeiros e implantação de plantas industriais, o que gerou uma "guerra fiscal" entre as entidades da federação e perdas bilionárias para seus respectivos tesouros e populações locais.

Tempos depois, o Estado brasileiro reafirmou seu compromisso com o capital monopolista automotivo e, em 2012, criou o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) com a promulgação da Lei nº 12.715, pelo qual a União concedia, entre 2013 e 2017, um novo pacote de isenções tributárias em substituição ao Novo Regime Automotivo. De acordo com informações na página eletrônica do Ministério da Economia, o programa visava ganhos de eficiência e aumento de produtividade com a introdução de novas tecnologias e processos produtivos[1].

A partir do Novo Regime Automotivo e do Inovar-Auto, constatou-se, de fato, um aumento dos investimentos dos capitais estrangeiros no setor e uma elevação da capacidade produtiva das empresas em torno de 25%, tendo como base uma reestruturação fabril que instaurou novos processos produtivos e organizacionais. Entretanto, a retórica empresarial e os estudos oficiais do governo ocultam que, por trás dos aumentos da produtividade, temos também o aumento do desemprego e da superexploração da força de trabalho. A reestruturação produtiva na indústria automobilística resultou na queda de operários empregados e no aumento do faturamento global, acentuando "[...] de forma oportuna à extração de mais-valia assalariada, haja vista a tendência de elevação da produtividade e do faturamento por operário no decorrer dos anos 2000 [...]" (Teixeira, 2020, p. 236).

1 Ver: https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/inovar-auto. Acesso em: 7 ago. 2022.

Tal análise ganha mais robustez quando constatamos, no texto oficial de avaliação do governo federal sobre o Inovar-Auto, a redução da força de trabalho empregada no setor automobilístico no período 2013-2017. Nos dois primeiros anos de vigência do programa, temos um aumento dos empregos na fabricação de automóveis, camionetas e utilitários. Depois, constatam-se decréscimos sucessivos. No tocante à fabricação de caminhões e ônibus, o quadro é ainda pior: somente no primeiro ano temos um aumento do emprego, com acentuadas quedas nos anos seguintes (cf. Tabela 1). Na oscilação para cima e para baixo dos números, o saldo final é negativo para o emprego da força de trabalho.

Tabela 1. Número médio de pessoal ocupado no ano: fabricação de veículos – 2013-2017

Ano	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Crescimento ano a ano	Fabricação de caminhões e ônibus	Crescimento ano a ano
2013	105.889	1,85%	33.731	2,44%
2014	115.871	9,43%	30.018	-11,01%
2015	103.548	-10,64%	26.584	-11,44%
2016	96.618	-6,69%	22.276	-16,21%
2017	91.148	-5,66%	20.865	-6,33%

Fonte: Grupo de acompanhamento do Programa Inovar-Auto (2019, p. 17)

No período logo após o Novo Regime Automotivo, os sindicatos trabalhistas reagiram com táticas grevistas.

> A média anual de 134 greves de 1992 a 1994 foi elevada para 222 de 1995 a 1999, aumento de 66%. Mais de 1.110 greves foram registradas no quinquênio de vigência do Regime Automotivo, número esse superior em mais de 55% do total de greves registradas nos doze anos seguintes, de 2000 a 2011 [...]. (Teixeira, 2020, p. 235).

E, após este lampejo de ascenso das lutas operárias em meados dos anos 1990, temos, com as mudanças operadas pelo grande capital monopolista no setor, uma desorganização política da classe trabalhadora e um arrefecimento das greves trabalhistas no auge do padrão exportador de especialização produtiva no Brasil.

Com a reorganização espacial da indústria automobilística, o Rio de Janeiro se tornou um dos maiores polos automotivos do país, mas ainda bem atrás do primeiro lugar ocupado pelo estado de São Paulo. Em 1996, a fábrica da Volkswagen para produção de caminhões e ônibus se estabeleceu na cidade de Resende; em 2001, foi a vez da planta da PSA Peugeot-Citroën ser construída em Porto Real; em 2014, a Nissan desembarcou em Resende e, em 2016, a Land Rover inaugurou a sua primeira fábrica no país, localizada em Itatiaia. Tudo isto irrigado com generosos recursos do tesouro fluminense e iniciativas

da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin) com instalação de infraestrutura, doações de terrenos, isenções fiscais, empréstimos e, no caso da PSA Peugeot-Citroën, algo inédito: sociedade acionária de 32% do capital da empresa (Santana, 2007, p. 148-149).

Em termos semelhantes ao que havia acontecido na instalação da CSN, a reconfiguração produtiva da região por meio da vinda de multinacionais automotivas demandou um tipo de trabalhador específico. A cada padrão de reprodução do capital, podemos constatar a necessidade do patronato em adequar a classe trabalhadora aos novos requisitos técnico-organizacionais da superexploração no capitalismo dependente, e o Senai foi decisivo na conformação de operários para trabalharem nas modernas plantas industriais. Segundo Marco Aurélio Santana (2007, p. 150; p. 161), jovens trabalhadores locais, formados pelo Senai, foram contratados de acordo com o projeto idealizado pelas empresas para seus funcionários, levando em consideração o cuidado de manter afastada a tradição sindical da Cidade do Aço. Assim, educação e formação combinam-se tanto para operar máquinas e produzir riquezas, como para tecer o consentimento da classe trabalhadora aos interesses históricos do patronato.

Este processo de conformação do mundo do trabalho às exigências do capital não se deu, todavia, sem contradições e resistências: apesar dos esforços das multinacionais, Santana (2007, p. 157) relata que as bases operárias não foram tão cordatas como o planejado e greves eclodiram na planta da Volkswagen, muitas vezes passando por cima das direções da Força Sindical. Já na PSA Peugeot-Citroën, foram adotadas medidas mais coercitivas para barrar a ação sindical e a empresa obteve melhores resultados neste quesito.

O desembarque das multinacionais do setor automotivo foi alardeado por governantes locais e entidades empresariais como um sinônimo de progresso no Médio Paraíba. De fato, houve impactos expressivos, por exemplo, na massa salarial da região. Segundo dados analisados por José Ricardo Ramalho (2015, p. 124), a remuneração da força de trabalho no setor automotivo é maior se comparada a de outros setores na região e puxa a média para cima. O mesmo autor, entretanto, escancara uma importante contradição. Com base em um levantamento realizado pelo Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (Dieese) em 2007, Ramalho (2015) apresenta um estudo comparativo dos salários dos operários automotivos no Médio Paraíba e no ABC paulista. Segundo as conclusões das suas pesquisas, sistematizadas na Tabela 2, os trabalhadores fabris das montadoras estabelecidas no ABC paulista ganhavam mensalmente, em média, R$ 3.563,22, com um salário hora de R$ 20,29. Já nas cidades de Resende e Porto Real, com menor tradição de resistência operária, os salários mensais são, respectivamente, de R$ 1.396,65 e R$ 1.096,56. Já em relação ao salário hora, o preço é R$ 7,30 em Resende e R$ 6,0 em Porto Real.

Tabela 2. Remuneração nas empresas montadoras de veículos, por munícipio, Brasil, 2002 (em reais) (ABC=100)

Municípios	Horistas-diretos (em reais/mensal)	Salário hora (em reais)
ABC-SP	3.563,22	20,49
Resende-RJ	1.396,65	7,30
Porto Rea-RJ	1.096,56	6,00

Fonte: Rais (de 2005) – Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Tabela extraída de Dieese – ABC: do salário às compras (2007 *apud* Ramalho, 2015, p. 133)

A estratégia de relocalização de parte da indústria automotiva no Brasil, ao reinvestir seus capitais em cidades sem uma larga tradição de organização operária, como Resende, Porto Real e Itatiaia, confirma-se exitosa quando são analisados os dados da tabela acima. As diferenças salariais nominais entre o ABC paulista e o Médio Paraíba são gritantes: em alguns casos, a diferença é maior do que 200%, o que confirma a baixa remuneração relativa dos operários fluminenses em relação aos seus pares do estado vizinho. Segundo pesquisa mais recente efetuada por João Assis Dulci (2021), também se verifica, com dados de uma série histórica que vai de 2007 a 2017, que a média salarial mais baixa dos metalúrgicos do Médio Paraíba em relação a dos trabalhadores do ABC Paulista se manteve intacta no auge e declínio do padrão exportador de especialização produtiva, confirmando aquilo que já havia sido constatado pelo estudo de Ramalho (2015). Mas o que chama atenção na pesquisa de Dulci (2021) é que a média salarial fluminense é igualmente mais baixa do que a verificada nas instalações automotivas no polo de Camaçari/Bahia (cf. Tabela 3).

Segundo Dulci (2021, p. 229), tais desigualdades salariais podem ser explicadas pelas diferentes atuações sindicais nas regiões: quanto maior o poder de mobilização e negociação, maiores os salários. São dados e análises contemporâneos que ajudam a consubstanciar teses clássicas da crítica da economia política, pelas quais se afirmam que as resistências da classe trabalhadora são essenciais para alterar a correlação de forças entre capital e trabalho, resultando, dentre outras coisas, na melhoria das condições de vida com a incorporação de elementos histórico-morais na cesta necessária à reprodução social das famílias operárias.

Outro reflexo da desvantagem salarial dos operários automotivos do Médio Paraíba em relação ao ABC Paulista se expressa no poder de compra dos seus salários médios. Em termos relativos, os seus salários mensais sequer são suficientes para comprar a cesta de bens e serviços, como mostra a Tabela 4. No caso de Resende, era necessário, em 2007, ganhar 1,70 salário para comprar uma cesta básica, enquanto em Porto Real eram necessários 2,07 salários, o dobro do salário recebido. No ABC paulista, 0,72 do ganho mensal já era suficiente para a aquisição da cesta.

Tabela 3. Média salarial anual de rendimento da indústria automobilística, por classificação de atividade, Camaçari, Vale do Paraíba fluminense, Grande ABC Paulista, 2007-2017 (em reais) (2007=100)

Camaçari	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	2.601,25	2.747,81	2979,09	3.228,18	3441,41	3.706,53	3.636,52	3.689,01	3.290,85	3419,48	3.327,68
Vale do Paraíba Fluminense	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	2.203,11	2.338,04	2.386,99	2412,49	2.389,89	2.332,26	2492,06	2.711,03	2439,57	2.592,03	2.386,19
Fabricação de caminhões e ônibus	1.567,83	1.809,66	1.811,07	1.847,93	2.021,36	2.027,38	1916,63	1925,22	1.558.50	1459,36	1.387,47
ABC Paulista	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	4.895,79	5.073,80	5410,82	5.238,64	4989,87	5.577,64	5.063,65	4903,91	4.364,09	4.680,28	4.534,34
Fabricação de caminhões e ônibus	4910,08	5.083,34	4.726,22	5.323,02	5.525,50	4993,33	4980,93	4909,92	4.639,82	4951,56	4.555,61

Fonte: Rais/TEM, 2007-2017 ***apud*** Dulci (2021, p. 235)

Tabela 4. Gasto médio para a aquisição de cesta de produtos e serviços, por municípios com montadoras e comparação com salário médio dos trabalhadores da produção, Brasil, 2007 (em reais)

Cidade	Remuneração (em reais/mensal)	Despesa total (em reais/mensal)	Salário necessário para aquisição da cesta (em salários médios)	Saldo Salário Mensal (%)
ABC – SP	3.563,22	2.554,28	0,72	+28,0
Resende – RJ	1.396,65	2.367,61	1,70	- 70,0
Porto Real – RJ	1.096,56	2.266,04	2,07	- 107,0

Fonte: Dieese-ABC – do salário às compras (2007 ***apud*** Ramalho, 2015, p. 133)

Os dados da Tabela 4 demonstram que a remuneração dos operários automotivos dos municípios fluminenses está abaixo do necessário para sua reprodução social. Em suma, tanto do ponto de vista do salário nominal como do real, os operários fluminenses recebem menos do que os paulistas; e mais: mesmo os salários dos trabalhadores automotivos do Médio Paraíba sendo maiores do que a média da região, tais trabalhadores não estão imunes a um padrão salarial abaixo do mínimo de subsistência, isto se comparado ao índice da cesta básica. Ora, este atentado ao fundo de consumo dos metalúrgicos automotivos – uma das condições da superexploração da força de trabalho – ajuda a demonstrar como casos de industrialização de uma localidade tidos como de sucesso não superam as determinações essenciais do capitalismo dependente. Isto é, o desenvolvimento econômico via atração de setores de ponta dos grandes conglomerados internacionais reafirma, em outras bases, a dependência e a superexploração no território fluminense, agravando ainda mais a "questão social" no estado.

Uma das marcas organizacionais do final do século XX e início do XXI é a terceirização, estabelecida a partir da vinda de setores fornecedores próximos às áreas das montadoras, que contribuíram com a subcontratação por uma "empresa-mãe" (Ferreira *et al.*, 2013). Com a vinda das empresas automobilísticas para o estado fluminense, reduziu-se o número de metalúrgicos contratados diretamente pelas montadoras e estimulou-se o aumento da alienação dos trabalhadores e a precarização dos vínculos trabalhistas. Além disso, ao se manterem, no mesmo processo de produção, operários de empresas e sindicatos distintos, quebra-se a unidade operária, dificultando a organização política da categoria, constituindo-se como um ataque à representação sindical dos metalúrgicos. Os trabalhadores terceirizados do setor automotivo acabaram sofrendo um apagamento das lutas sindicais. Sem representação, organização e poder de reação, se deparam com enormes dificuldades na defesa até mesmo de direitos básicos.

Por fim, no quadro de superexploração da força de trabalho no Médio Paraíba, averiguaremos os casos dos acidentes de trabalho[2]. Para isto, nos baseamos na plataforma *Smartlab*[3]

2 O estudo da saúde do trabalhador é um dos indicadores adotados pela presente pesquisa, com base em Luce (2013), como uma das formas de entender os atentados ao fundo de vida da classe trabalhadora causados pelo capital nos processos produtivos baseados na superexploração da força de trabalho.

3 Disponível em: https://smartlabbr.org/. Acesso em: 24 jun. 2024.

e nos dados coletados em Resende e Porto Real. No caso da primeira cidade, onde estão instaladas fábricas de grande porte da Volks Caminhões e Nissan, temos a maior incidência dos acidentes de trabalho no setor automotivo do estado do Rio de Janeiro. Em 2020, tivemos 37 casos de acidentes no referido setor, sendo 28 em Resende, seis em Porto Real, um em Quatis e dois na capital. Resende responde a 75% do total, enquanto Porto Real presenciou 16,2% dos acidentes. Em 2020, foram 289 acidentes de trabalho na cidade de Resende, sendo 10% deles no setor automotivo, e dois casos foram de óbitos dos trabalhadores. Assim, constatamos que as fábricas do setor automotivo estabelecidas em Resende contribuem enormemente para os casos dos acidentes de trabalho no estado e na cidade.

Em Porto Real, a predominância do setor automotivo nos casos dos acidentes de trabalho igualmente se repete. No município, a fabricação de automóveis, caminhonetas e utilitários representa 24% dos acidentes notificados de 2012 a 2020, seguida pela fabricação de peças e acessórios para veículos automotores, que configurou 20% dos acidentes notificados. Os setores que seguem reforçam, mais uma vez, a referida predominância, a saber: transporte rodoviário de carga (7%), fabricação de vidro plano e de segurança (6%), produção de laminados planos de aço (5%) e fabricação de caminhões e ônibus (4%).

Em relação às notificações dos acidentes de trabalho, de 2012 a 2020, os setores econômicos com mais notificações em Resende foram, respectivamente, as atividades de atendimento hospitalar (10%), produção de laminados longos de aço (7%), fabricação de automóveis, camionetas e utilitários (6%), transporte rodoviário de carga (5%), fabricação de caminhões e ônibus (5%) e fabricação de peças e acessórios para veículos automotivos não especificados anteriormente (4%). Ou seja, no total das notificações, o setor automobilístico concentra 15% do total, ocupando uma posição central aos atentados do fundo de vida dos trabalhadores em Resende.

Se destrincharmos as ocupações mais citadas nas notificações dos acidentes de trabalho no mesmo período, vamos constatar que 9% foram de alimentador de linha de produção, 7% de montador de veículo (linha de montagem), 7% de técnico de enfermagem e 3% de faxineiro. Mais uma vez, os trabalhadores da linha de montagem do setor automotivo aparecem em números relativos com destaque. Dentre as ocupações laborais deste setor, o maior número de afastamento do tipo acidentário (B91) foi de soldador (27%), seguido de preparador de tintas (17%), montador de veículos (15%), operador de empilhadeira (10%) e funileiro industrial (5%). No caso das lesões mais frequentes no ramo de fabricação de automóveis camionetas e utilitários, 45% corresponderam a corte, laceração, ferida contusa e punctura, 23% a contusão e esmagamento, 9% a distensão e torção, 8% fratura e 5% escoriação e abrasão.

Estes acidentes de trabalho e suas respectivas lesões levam, em diversos casos, ao fim da vida laboral dos operários e à necessidade de recorrer à seguridade social, em especial ao sistema previdenciário. No caso de afastamentos previdenciários, de 2012 a 2020, o

setor automotivo corresponde a 8% de todos os casos. Os setores de restaurante e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas e de fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente têm, cada um, 5% do total dos casos, dividindo esta liderança dos números. Em seguida, temos, com 4%, transporte rodoviário de carga e fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar e, com 3%, limpeza de prédios e em domicílios e fabricação de automóveis, camionetas e utilitários.

Em Porto Real, os dados referentes às ocupações com maiores números de notificações dos acidentes de trabalho de 2012 a 2020 foram: operador de máquinas operatrizes (13%), soldador (6%), montador de veículos (linha de montagem) (6%) e operador de empilhadeira (6%). Nestes casos, as cinco lesões mais registradas corresponderam a corte, laceração, ferida contusa e punctura (35%), contusão e esmagamento (21%), fratura (10%), distensão e torção (7%), e escoriação e abrasão (7%). Quanto aos afastamentos previdenciários, os trabalhadores com maiores números, por acidentes de trabalho, foram: motorista de caminhão (8%), faxineiro (5%), servente de obras (3%), alimentador de linha de produção (3%) e soldador (3%).

Estes dados dos acidentes de trabalho e afastamentos previdenciários são evidências objetivas do atentado ao fundo de vida da classe trabalhadora perpetrados pelo grande capital nos processos de trabalho baseados na superexploração. Em tempos de nova ofensiva do capital ao mundo do trabalho, a saúde física e mental dos metalúrgicos do Médio Paraíba fica seriamente comprometida, além de constatarmos significativas expropriações salariais.

Considerações finais

Enquanto o neodesenvolvimentismo era exaltado por forças políticas e ideológicas distintas como a solução dos problemas nacionais e se advogavam teses apologéticas como o pleno emprego, o fim da dependência, o surgimento da "nova classe média", a instauração de um Estado de bem-estar social no Brasil etc., a classe trabalhadora experimentava novos patamares de superexploração e algumas das suas expressões mais invisíveis.

No Rio de Janeiro, no auge do padrão exportador de especialização produtiva, a situação não foi diferente. Junto ao estado de euforia propagado por Cabrais, Firjans e afins, tínhamos o aprofundamento da superexploração da força de trabalho, inclusive nos setores de ponta da industrialização regional. A terceirização, a reestruturação produtiva, a baixa remuneração da força de trabalho e as tentativas de fragilização da organização da classe trabalhadora no Médio Paraíba foram artefatos utilizados pelo grande capital monopolista a fim de diminuir os custos com o capital variável, aumentar a taxa de mais-valia e, por conseguinte, obter taxas de lucro cada vez maiores. Os prejuízos vividos pelos operários no Médio Paraíba foram expressões de uma condição de vida e trabalho presente não só no setor automotivo, mas na classe trabalhadora brasileira: a superexploração e seus atentados aos fundos de consumo e de vida.

Junto a isto, vimos que diferentes mecanismos da política econômica estatal – como o Novo Regime Automotivo, o Inovar-Auto e um bilionário pacote de isenções fiscais –, a despeito da falaciosa retórica neoliberal do "Estado mínimo", deram suporte direto ao ciclo de investimentos do capital monopolista no atual padrão de reprodução do capital. Foram vultosos aportes do tesouro regional às custas das condições de vida da população fluminense.

Para completar o quadro da "questão social" no Médio Paraíba no século 21, constatamos que fragmentos da memória das lutas operárias ainda permanecem no imaginário popular regional: apesar das táticas empregadas pelo grande capital, as lutas sociais se fizeram presentes na contemporaneidade, mesmo que sem o alcance de outrora, como foi a greve de 1988 em Volta Redonda e de outras regiões do país, como o ABC paulista.

Contribuições dos/as autores/as: Todos/todas os/as autores/as participaram das etapas de concepção, elaboração, análise e coleta de dados, redação e revisão do artigo.

Agradecimentos: Não se aplica.

Agência financiadora: O presente artigo contou com recursos do Programa de Iniciação Científica da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio).

Aprovação por Comitê de Ética: Não se aplica.

Conflito de interesses: Não se aplica.

Referências

CASTELO, R. A violência como potência econômica na gênese da "questão social" no Brasil. *Temporalis*, Brasília, v. 21, n. 42, jul.-dez. 2021.

COSTA LIMA, R. J. da. Estratégias integradas de regeneração em regiões industriais: uma aproximação com a conjuntura pós-década de 1990 no Sul Fluminense. *Caderno CRH*, Salvador, v. 25, n. 66, set./dez. 2012.

DULCI, J. A. Crise, emprego e renda na indústria automotiva: os casos do Sul Fluminense, Camaçari e Grande ABC Paulista em perspectiva comparada. *Sociologia e Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, jan.-abr. 2021.

FERREIRA, C. V.; CARLEIAL, L.; NEVES, L. S. Terceirização: implicações sobre os setores elétrico e automotivo brasileiros. *Caderno Paic*, v. 14, n. 1, 2013.

GOMES, F. dos S.; MACHADO, M. H. P. T. Revoltas em três tempos: Rio de Janeiro, Maranhão e São Paulo (século XIX). *In:* REIS, J. J.; GOMES, F. dos S. (Org.). *Revoltas escravas no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 2021.

GRACIOLLI, E. J. *Privatização da CSN:* da luta de classes à parceria. São Paulo: Expressão popular, 2007.

PROGRAMA INOVAR-AUTO. *Avaliação de impacto do Programa Inovar-Auto*. Dez. 2019. Disponível em: https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/images/REPOSITORIO/sdci/InovarAuto/Avaliacaoa_dea_Impactoa_-a_Inovar-Auto.pdf. Acesso em: 7 ago. 2022.

LUCE, M. Brasil: nova classe média ou novas formas de superexploração da classe trabalhadora? *Trabalho, educação e saúde*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, jan.-abr. 2013.

MARINI, R. M. Dialética da dependência. *In:* TRASPADINI, R.; STEDILE, J. P. (Org.). *Ruy Mauro Marini*: "dialética da dependência" e outros escritos. São Paulo: Expressão Popular, 2022.

MARX, K. *O capital:* crítica da economia política. Livro 1. São Paulo: Boitempo, 2013.

OLIVEIRA, F. J. G. de. *Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense*. Tese (doutorado em geografia humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2003.

OSORIO, J. América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva – estudo de cinco economias da região. *In:* FERREIRA, C. *et al.* (Org.). *Padrão de reprodução do capital:* contribuições da teoria marxista da dependência. São Paulo: Boitempo, 2012.

PEREIRA, S. M. *Sindicalismo e privatização:* o caso da Companhia Siderúrgica Nacional. São Luís: Edufma, 2012.

RAMALHO, J. R. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro. *Repocs*, v. 12, n. 24, jul.-dez. 2015.

SANTANA, M. A. Do aço aos automóveis: o sindicalismo metalúrgico no Sul fluminense dos anos 1980/2000. *In:* RODRIGUES, I.; RAMALHO, J. R. (Org.). *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos*. São Paulo: Annablume, 2007.

SANTOS, C. Siderúrgicas demitem 35 mil em oito anos. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 17 ago. 1997. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi170812.htm. Acesso em: 24 jun. 2024.

SOUTO, B. F.; DULCI, J. A. Reestruturação produtiva e seu reflexo na sócio-dinâmica do Sul Fluminense. *Encontro Nacional de Estudos Populacionais (Abep)*, Caxambú, 2008.

TEIXEIRA, J. R. M. Desenvolvimento e indústria automobilística: arranjos institucionais e a dinâmica reprodutiva regional e estrutural. *In:* PINTO, G. A. *et al.* (Org.). *La industria automotriz en América Latina:* estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarollo socioeconómico. Curitiba: EDUTFPR. Disponível em: http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/. Acesso em: 7 jul. 2022.