

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-graduação em Sociologia

BRUNA LETÍCIA COSTA DOS SANTOS

“A vida parou ou foi o automóvel”: os efeitos da crise no *status social* dos trabalhadores da indústria automobilística do Sul Fluminense.

Niterói
2018

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-graduação em Sociologia
Curso de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Sociologia

BRUNA LETÍCIA COSTA DOS SANTOS

“A vida parou ou foi o automóvel”: os efeitos da crise no *status social* dos trabalhadores da indústria automobilística do Sul Fluminense.

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Sociologia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Especialidade.

Orientador: Raphael Jonathas da Costa Lima.

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

C837? Costa dos santos, Bruna Leticia
?A vida parou ou foi o automóvel?: os efeitos da crise no
status social dos trabalhadores da indústria automobilística
do Sul Fluminense. / Bruna Leticia Costa dos santos ; Raphael
Lima, orientador. Niterói, 2018.
93 f. : il.

Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
Niterói, 2018.

DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGS.2018.m.13498732765>

1. Status social. 2. Crise econômica. 3. Indústria
automobilística. 4. Trabalhadores. 5. Produção intelectual.
I. Lima, Raphael, orientador. II. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III.
Título.

CDD -

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-graduação em Sociologia
Curso de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Sociologia

BRUNA LETÍCIA COSTA DOS SANTOS

BANCA EXAMINADORA

.....
Prof. Dr. Raphael Jonathas da Costa Lima (Orientador)
Universidade Federal Fluminense

.....
Prof. Dr. Cristiano Fonseca Monteiro
Universidade Federal Fluminense

.....
Prof.^a. Dr.^a Marina Cordeiro
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação à minha mãe.

AGRADECIMENTOS

Chegando ao fim deste longo trabalho, em meio a um contexto político e social deprimente no Brasil e a uma gama de problemas pessoais, é essencial lembrar todas as pessoas que colaboraram para que a pesquisa fosse cumprida.

Agradeço imensamente à minha mãe e família que apesar de não compreenderem que se trabalha usando computador em casa, sempre estiveram presentes e me apoiaram nas minhas “loucuras do trabalho que não acaba” (como denominam). Agradeço ao Grupo de Estudos em Desenvolvimento do Sul Fluminense, por auxiliarem a construir uma agenda de pesquisa, ajudarem a viabilizar uma forma de “entrada no campo” e auxiliar na procura de uma nova forma de coleta de dados, uma vez que a primeira não ocorreu como previsto. Em especial aos componentes do GEDESF, agradeço a meu orientador, Raphael Jonathas por toda paciência e apoio nesta jornada e a Marina Cordeiro por toda atenção, por todas as dicas, por toda disponibilidade de compartilhar experiências de sua pesquisa. Expresso gratidão a todos que me acolheram no campo na minha cidade natal de Resende RJ. Todos os líderes sindicais, a Sub Sede do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense na sede de Resende por toda abertura e ajuda durante o trabalho, a todos os moradores entrevistados, todas as escolas e todos os funcionários componentes das mesmas, todos os estabelecimentos frequentados, todos os alunos que se disponibilizaram a responder os questionários, ao coordenador do curso de engenharia automotiva Nilson, da Associação Educacional Dom Bosco – AEDB, por toda disponibilidade mesmo com as rotinas de trabalho/estudo em curso.

Agradeço a todos os amigos da academia que compartilham os mesmos sentimentos e angústias na realização de pesquisas. Sem essa troca, penso que o trabalho se tornaria ainda mais pesado para todos; entre eles estão os amigos da graduação, Giulia, Franco, Fabíola, Marcela, Bianca, Luciene, Julia, Gabriela, Isabela. Os amigos do Programa de Pós Graduação em Sociologia; Juan, Karol, Demian, Soraia, Michelle, Priscila, Jéssica, Letícia, Clara, Bruno, Juliana e Camila que fizeram do nosso grupo do whatsapp um grupo de autoajuda para resolução de problemas e compartilhamento de experiências. Em especial, agradeço ao Demian, por todas as mensagens, preocupações, desesperos, ligações que duraram mais de horas para reflexões e compartilhamentos de angústias as quais geraram mais leveza e companheirismo ao longo da escrita. A todos meus amigos e familiares de vida por toda paciência e entendimento

de tantas ausências durante esse período; dentre eles Alice, Hayla, Maria Clara, Larissa, Luiza, Bia, Vovó, Vovô, Tio Leo, Tio Alemão, Tio Agnaldo, Tia Vanessa, Tia Re, Tio Rui, Tia Cacilda, Gabriela, Ana Júlia, Thairiny, irmão Breno, Pamela, sobrinho Miguel, Liah, Ângela, Washington, etc.

Um agradecimento especial a minha orientadora da graduação Elisabete Cruvello por todo suporte durante a escrita do trabalho.

A CAPES pelo apoio institucional e pela bolsa de mestrado durante um ano, sem a qual minha dedicação à pesquisa seria impossibilitada.

EPIGRAFE

A flexibilidade se constitui como marca fundamental do tempo social contemporâneo. Esse fenômeno pode ter diversas acepções, podendo ser compreendido como capacidade de mudança, de adaptar-se às circunstâncias variáveis sem ser quebrado por elas (Sennet, 1999)

RESUMO

Essa dissertação busca discutir os efeitos da crise econômica no Sul Fluminense no status social dos trabalhadores das indústrias automobilísticas alocadas nos PRIQs, já que neste período as empresas perpassam por momentos de demissões e reduções de turnos, os quais, geram incertezas e instabilidade aos trabalhadores locais. No momento de crise econômica as garantias tanto dos trabalhadores novatos quanto dos trabalhadores antigos são trocadas pela incerteza e pela angústia de saber se continuarão trabalhando por muito tempo ou não. Assim sendo, três são as indagações nucleares desta pesquisa: o trabalho na indústria automobilística ainda se caracteriza como símbolo de status social pelas pessoas da região mesmo com a margem de incerteza provocada pela crise nesse setor? As pessoas que trabalham nas indústrias parecem expor em locais públicos seu tipo de trabalho através do uso do uniforme? As pessoas que estão se formando no ensino médio e ensino técnico veem o emprego na indústria como futuro e como elo para um status social mais elevado? A fundamentação teórica adotada utiliza José Ricardo Ramalho, Richard Sennett, Robert Castel, Thomas Marshall e John Scott. Sete entrevistas foram realizadas a fim de mapear o contexto da região Sul Fluminense e firmar contato com os trabalhadores. Cento e onze questionários foram aplicados em escolas públicas e particulares em turmas do terceiro ano do ensino médio, em cursos técnicos (Faetec e Pronatec) e no curso superior de engenharia de produção voltada para a indústria automobilística na faculdade Dom Bosco em Resende. A hipótese deste estudo é que ainda que os impactos negativos da crise econômica “desanimem” pessoas a escolher e a ver o emprego nas montadoras como um status social, este status social não deixou de existir, uma vez que histórias de trajetórias industriais de sucesso e de desenvolvimento das cidades por intermédio destas indústrias são ressaltados tanto por líderes políticos quanto pelos moradores desta localidade.

Palavras-chave: Status social; Crise econômica; Indústria automobilística; Trabalhadores; Sul Fluminense.

ABSTRACT

This dissertation seeks to discuss the “Sul Fluminense” crisis effects on the social status of auto-industry workers located on the “PRIQs”, hence, on this period the companies suffered mass dismissal, turn reduction and work precariousness that generated uncertainty and instability on local workers. During the economic crisis both old and new workers job guarantees are traded by the uncertainty and the anguish of not knowing if they will have a job. Therefore, there are three nuclear questions of this research: do the auto industry jobs still have a high social status in the region, even with the uncertainty produced by the economic crisis? Do the people that work on the industries try to expose their jobs by using uniforms in public places? Do high school and technical school students seek the auto industry to move up on the social status chart? The theoretical foundations of this dissertation utilizes José Ricardo Ramalho, Richard Sennett, Robert Castel, Thomas Marshall e John Scott. Seven interviews were made seeking to map the context of the South Fluminense region. One hundred and eleven surveys were applied on: public and private schools, both technical and high schools, and on the Production Engineering course of Dom Bosco College (located on Resende-RJ). The hypothesis of this study is that even with the negative impacts of the economic crisis, the social status of the auto industry didn't ceased to exist, since stories of success of both people and cities involved in the auto industry are highlighted by both political leaders and residents of this locality.

Keywords: Social Status; Economic Crisis, Auto Industry; Workers; Sul Fluminense

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa Região Sul Fluminense.....	33
Figura 2: Agora Sou Nissan.	52
Figura 3: Ponto de ônibus Av. Coronel Mendes.....	60
Figura 4: Trabalhadores MAN.....	60
Figura 5: Cartaz Restaurante	62
Figura 6: Funcionários	63
Figura 7: Show Daniel linha de montagem Nissan.....	64
Figura 8: Solicitação de moradores por medidas das empresas.....	65

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Conceito e medidas de status.	25
Tabela 2: Idade dos entrevistados	68
Tabela 3: Renda dos entrevistados	68
Tabela 4: Escolaridade em relação a garantia de emprego.....	71

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Escolaridade	69
Gráfico 2: Garantia de futuro para família?	71
Gráfico 3: Ter um bom salário?	72
Gráfico 4: Ter estímulo para melhorar nos estudos?	73
Gráfico 5: Um passo para emprego melhor?	74
Gráfico 6: Ser respeitado como trabalhador?	75
Gráfico 7: Ter crédito no comércio?	75
Gráfico 8: Ter emprego como outro qualquer?	76
Gráfico 9: Ser respeitado no bairro?	77
Gráfico 10: Poder participar do sindicato?	77
Gráfico 11: Indiferente na cidade frente à outras ocupações	78

Sumário

1 INTRODUÇÃO.....	14
2 STATUS SOCIAL DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO SUL FLUMINENSE	22
2.1 Status Social na sociologia.....	24
2.2 Status social na sociologia do trabalho.....	28
3. CONTEXTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO SUL FLUMINENSE.....	33
3.1 Influência da indústria automobilística no contexto social de Itatiaia, Porto Real e Resende RJ.....	35
3.2 “Qualificação e desenvolvimento regional”: ações realizadas pelas empresas destacadas por moradores nas cidades de Itatiaia, Porto Real e Resende.....	39
3.3 A crise econômica e seu impacto no status social dos trabalhadores das indústrias automobilísticas.....	42
3.4 Influência do sistema de trabalho das montadoras no status social dos trabalhadores.....	46
4. MAPEANDO O STATUS SOCIAL DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO CONTEXTO ATUAL: METODOLOGIA APLICADA.....	54
4.1 Símbolos de status social na região dos PRIQs no contexto de crise econômica.....	58
4.2 Análise do status social do “trabalhador das montadoras” a partir dos dados alcançados.....	66
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	81
6.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	84
7.ANEXOS.....	88

1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação busca discutir os efeitos da crise econômica na construção do status do trabalhador da indústria automobilística no Sul Fluminense. A partir do ano de 2014, após o setor industrial do Sul Fluminense sofrer efeitos da crise econômica/política no Brasil, tais como demissões em massa, redução dos turnos de produção nas fábricas, queda no setor do comércio e no setor imobiliário nas cidades, supõe-se que o operário de fábrica vivencia um momento de incerteza e de uma possível desvalorização da sua posição de trabalhador no meio social.

A gênese desta pesquisa consiste em comentários e reportagens de preocupações e descrença no trabalho de fábrica, que passaram a ser corriqueiros entre os moradores de Resende após o ano de 2014. Comentários como, “o emprego na indústria é muito bom, mas não garante muita coisa como antes”, ou, “não tem mais aquele status do trabalhador de fábrica, pode perceber nas ruas quase não se vê ninguém mais de uniforme pra mostrar que trabalham nas empresas como antes”, e ainda, “ah, com a crise o emprego na fábrica desvalorizou muito”. Neste sentido, o estudo vem com a iniciativa de entender e problematizar o status social do trabalhador de fábrica no novo cenário econômico do Sul Fluminense, de crise econômica nacional, a partir do ano de 2014.

O conceito de status é desenvolvido sob dois elementos distintos na sociologia. O primeiro, status se refere a valores atribuídos a grupos ou à indivíduos em particular superiores ou inferiores através do sentimento das pessoas; prevalece uma característica simbólica do status. O segundo, trabalha o status como ponto de referência dos indivíduos ou de uma classe social/ocupacional para marcar a posições sociais destas pessoas ou grupos em determinada coletividade. Ambas abordagens produzem efeitos na estrutura social, pois geram valores e atribuições no cotidiano das pessoas; no caso do status simbólico valores de superioridade e inferioridade e no caso do status posicional, na dimensão da posição do indivíduo/grupo na escala social.

Weber (1978) ao falar de status social salienta que este conceito se trata de uma forma de estratificação social na sociedade. O autor identifica que, na estratificação social na sociedade de estamentos, o status social, ou seja, o que denomina como a honra e o prestígio de determinados grupos sociais, funciona como uma via de acesso às classes sociais mais altas.

Visto que na sociedade moderna as relações de classe admitiram uma complexidade maior, no que diz respeito a hierarquias e a valores sociais, nesta dissertação foi identificada a necessidade de trabalhar o status social enquanto uma construção social localizada, ou seja, através da construção social do status social dos trabalhadores da indústria automobilística no Sul Fluminense no contexto de crise.

Nesta linha, o estudo cita Bourdieu (1979) já que o autor reconhece a necessidade de contextualizar os atributos simbólicos e técnicos admitidos por um grupo afirmando que estes valores constroem o status social, o qual pode ser considerado um meio de firmar uma posição/papel social na sociedade. Mas se sustenta sob a teoria de status cunhada por Marshall (1967), a qual status social é visto como um conjunto de símbolos, valores, características que agregam valor social à determinado grupo e permite que este grupo construa uma posição/papel social dentro de uma coletividade.

Segundo o autor status social é “a posição geral de um indivíduo com relação aos outros membros da sociedade ou de algum setor dela” (1967, p.151). Status social está correlacionado com o julgamento de uma coletividade sobre determinado grupo/ação/profissão baseados em critérios objetivos como renda, escolaridade, profissão, e/ou critérios subjetivos ligados a valores atribuídos a determinadas ações, profissões ou práticas sociais.

O status social é a posição em função dos valores sociais correntes na sociedade. E é uma posição que tem relevância para certas atitudes e formas de comportamento, não para todas. Poder-se-ia sugerir que a melhor indicação de status social, - em sua forma pura e não-diluída, é o julgamento preliminar e provisório da posição social baseado na evidencia dos "documentos" (tal como família, educação, renda, ocupação) e na impressão oriunda de um contato breve no qual se podem observar índices exteriores tais como o modo de falar e as maneiras. Com base nisto, pode-se reconhecer um indivíduo como representante de um determinado grupo ou classe social. É obvio que somente em função desses fatores é que se pode falar do status social de um grupo como, por exemplo, dos professores. (MARSHALL, 1967, p.152)

O fato de haver um status social em ser um trabalhador da indústria automobilística foi identificado por Ramalho (2006), após a instalação da Volkswagen na cidade de Resende (1996), e por Cordeiro (2008) ao realizar uma pesquisa sobre famílias e educação de trabalhadores do bairro Cidade Alegria em Resende. Ambos identificaram que o emprego na fábrica se caracterizava como um meio do trabalhador adquirir status social, devido à garantias trabalhistas (como salários mais altos que a média, carteira assinada, transporte para o trabalho), as quais eram consideradas elementos que possibilitavam o acesso destes trabalhadores a atividades sociais consideradas símbolos de um status social mais elevado na cidade, como

possuir o carro do ano, frequentar lugares de lazer com preços mais elevados, ter credibilidade no comércio, dentre outros fatores que serão expostos mais adiante.

Deste modo, a presença de fábricas na localidade é tratada tanto pela maioria dos moradores quanto pelas autoridades políticas como sinônimo de desenvolvimento econômico e social, uma vez que o emprego nestas empresas parecem ser ressaltados como sinônimo de destaque na cidade e por gerar ainda avanços nos índices econômicos da região. O Sul Fluminense desde 1996 até o presente momento obteve um crescimento significativo de indústrias automobilísticas situadas no local. Estão instaladas na região a Volkswagen, hoje Man Latin America, a Peugeot Citroën a Nissan- Renault e a Jaguar Land Rover.

Foi em 1996 que o Sul Fluminense se integrou à nova configuração organizacional da indústria automobilística mundial, através da instalação da empresa Volkswagen na cidade de Resende, com o inovador método de trabalho: Consórcio Modular¹. Em 2001, a empresa Peugeot Citroën, iniciou seu trabalho também já integrada na nova organização do trabalho, pós modelo fordista, através da criação de um Polo Industrial², na cidade de Porto Real. No ano de 2014, a Nissan se integra ao grupo automotivo da região, iniciando seus trabalhos na cidade de Resende com a proposta da não terceirização do trabalho, mantendo seus trabalhadores atuando em todos os setores de produção dos veículos, desde motor até qualidade. Este trabalho se concretizou com o auxílio de inovações tecnológicas, como robôs, máquinas que locomovem os carros até as “bairas” de produção, dentre outros atributos facilitadores presentes na linha de montagem. A Nissan é reconhecida na cidade de Resende por promover atividades inovadoras com os trabalhadores, como cursos motivacionais frequentes, participação dos trabalhadores em grandes eventos, como lançamentos de carros, festas promovidas pela empresa, entre outros. Recentemente, em 2016 a Jaguar Land Rover inaugurou a primeira fábrica fora do Reino Unido na cidade de Itatiaia. Logo, o Sul Fluminense recebeu “empresas que não mais operam dentro dos modelos fordistas-tayloristas tradicionais, mas que já “nasceram” reestruturadas e

¹Sobre o consórcio modular: “No sistema de Resende, uma mudança revolucionária, ocorreu na noção de rede de fornecedores, na medida em que os produtores de componentes foram trazidos para dentro da fábrica como montadores. Nesse caso seu papel foi transformado de subcontratante, com um envolvimento no cotidiano do processo de montagem. A confirmação disso foi a participação dessas empresas na nova unidade fabril, contribuindo com US\$ 50 milhões dos iniciais US\$ 300 milhões investidos na fábrica. Ao explicar este arranjo organizativo, o diretor operacional da VW, Barreti, afirmou: “A ideia é a seguinte: a casa é nossa, a mobília é de vocês” (citado em Luquet e Grinbaum, 1996)” (ABREU, BEYNON e RAMALHO, p. 74, 2006) Imagem Anexo 1.

² Polo industrial, semelhante ao consórcio modular, mas não funciona no interior da mesma fábrica. Trata-se de um grande terreno em que todas as empresas fornecedoras necessárias estão instaladas neste mesmo território.

funcionam com a ideia de produção enxuta como base, isto é, com altos níveis de produtividade e um reduzido número de empregados.” (CORDEIRO, 2010, p. 17)

O Sul Fluminense recebeu indústrias não mais estruturadas no modelo fordista de produção, mas que trabalham sob modelo de produção enxuta, oriundo do processo de modernização e globalização do trabalho pelo qual a sociedade capitalista perpassou. A inserção de novas tecnologias de comunicação e de tecnologias no setor de produção gerou mudanças na organização do trabalho, nos modos de trabalho, e até mesmo na concepção que temos do significado do ato de trabalhar em nossas vidas. Ou seja, a globalização ocasionou mudanças objetivas e subjetivas as quais tornaram a discussão e a prática do trabalho mais complexa.

Esta complexidade é identificada na sociologia do trabalho como um divisor de águas. As antigas estruturas trabalhistas e as antigas leis que estruturavam a prática do trabalho foram alteradas pela flexibilização das relações de trabalho, oriunda do avanço do capitalismo. Antes desta mudança o trabalho e os sindicatos conseguiam promover garantias ao trabalhador através de reivindicações e lutas por melhores condições, por exemplo, já no sistema de produção enxuta competitivo, estabelecer garantias através de opiniões contrárias à dos patrões já é caracterizado como uma ameaça ao emprego. Esse enfraquecimento da proteção dos postos de trabalho, juntamente com o novo processo de organização da produção gerou o que os autores chamam de “nova questão social”, (RAMALHO e SANTANA, 2004) uma vez que, esse fato, gerou consequências sociais marcantes como desemprego e, assim, a intensificação das desigualdades sociais.

Neste período inicia-se uma discussão teórica acerca da centralidade do trabalho na vida das pessoas, na sociedade e conseqüentemente nos estudos das ciências sociais. Sob uma linha marxista autores como Offe (1991) defendem a ideia de que o trabalho perde sua centralidade na vida social devido “à crise do trabalho industrial”, assim conseqüentemente outras questões são consideradas para o entendimento da sociedade como estudos relacionados à desigualdade social, de gênero, de raça, classes, entre outras. Apesar de Offe (1991) ter dado início a problematização da centralidade do trabalho na sociedade contemporânea, outros autores corroboram com a discussão posteriormente, os quais vão servir como base teórica para discussão da centralidade do trabalho nesta dissertação. O primeiro é Castel (1998) que arrebate o argumento de Offe (1991) dizendo que ainda que tenham novos parâmetros para entender às relações sociais, estes estão correlacionados com a prática do trabalho. Segundo Castel (1998)

a “nova questão social do trabalho” é tratada como central para análise sobre a pobreza e a exclusão social, “o trabalho é pensado não como relação técnica de produção, mas um suporte privilegiado de inscrição na estrutura social” (RAMALHO e SANTANA,2004)

É no sentido apontado por Castel (1998) que esta dissertação se apropria da sociologia do trabalho como sustentação teórica para o estudo do status social dos trabalhadores das indústrias automobilísticas do Sul Fluminense, pois o autor diz que a associação “do trabalho estável e inserção relacional sólida vai caracterizar uma área de integração; enquanto a ausência de participação em qualquer atividade produtiva e o isolamento relacional vão ter como consequência os efeitos negativos da exclusão”, ou seja, a nova questão social para Castel se remete a função integradora das relações sociais que o trabalho detém. (RAMALHO e SANTANA, 2004)

Sennett (2006) corrobora esta discussão ao colocar que os valores da classe trabalhadora estão sendo ressignificados após o processo de globalização. Segundo o autor, a classe trabalhadora está adquirindo novos valores e ideais, e dando menos importância às ações tradicionais de trabalhadores mais antigos devido à flexibilização das relações de trabalho. Visto que as consequências da modernidade geraram alterações objetivas (no sentido das formas de se trabalhar) e subjetivas (no sentido dos valores imputados pelas pessoas no trabalho) foi identificado por estes autores a necessidade de problematizar o sentido do trabalho na vida das pessoas. Quando se discute sobre status social de uma classe específica de trabalhadores, no caso, trabalhadores de indústrias automobilísticas na cidade de Resende, há a problematização do sentido desta profissão no cotidiano dos trabalhadores.

O problema desta pesquisa está no fato do status social do trabalhador das montadoras do Sul Fluminense parecer estar sendo ameaçado, extinto ou ressignificado no momento de crise econômica. A crise econômica teve início na economia brasileira em consequência da queda do preço das “commodities” exportadas para China e da má gestão dos gastos econômicos por parte do governo no ano de 2014. A queda da economia juntamente com a instabilidade da gestão pública resultou no declínio do PIB – Produto Interno Bruto brasileiro de 2015 e de 2016; fato que não acontecia desde 1930. Em detrimento deste contexto de crise, o qual afetou o setor da indústria e do comércio, começaram a surtir efeitos negativos à visibilidade do emprego industrial no Sul Fluminense, visto que as medidas tomadas pela indústria perante a crise foram: demissões, férias coletivas, afastamento para cursos de

qualificação, redução de turnos de produção, entre outros. Medidas as quais geraram sinais de instabilidade e incerteza aos trabalhadores industriais.

Ainda que as empresas já tenham se instalado no Sul Fluminense sob os moldes do capitalismo flexível moderno, e sob uma quantidade limitada de trabalhadores, as indústrias “conquistaram” grande credibilidade com os trabalhadores e com a população por promover garantias e características de trabalho não comuns anteriormente na região, salários mais altos, carteira assinada, transporte, uniforme e outras características supracitadas. No momento de crise econômica as garantias tanto dos trabalhadores novos quanto dos trabalhadores antigos são trocadas pela incerteza e pela angústia de saber se continuarão trabalhando por muito tempo ou não. Assim sendo, cabem as seguintes questões para orientação da pesquisa: o trabalho na indústria automobilística ainda se caracteriza como símbolo de status social pelas pessoas de Resende mesmo com a margem de incerteza provocada pela crise nesse setor? As pessoas que trabalham nas indústrias parecem expor em locais públicos seu tipo de trabalho através do uso do uniforme? As pessoas que estão se formando no ensino médio e ensino técnico veem o emprego na indústria como futuro e como elo para um status social mais elevado?

Para buscar uma compreensão sobre as questões expostas a metodologia da pesquisa se delineou de forma bem particular, considerando as especificidades encontradas no campo. A estratégia no início era realizar uma pesquisa participante com entrevistas direto com trabalhadores das montadoras por meio de visitas nas fábricas, o que mostrou-se inviável por dificuldades encontradas no acesso às montadoras, como será exposto ao longo da dissertação. Outra estratégia foi tentar contato direto com trabalhadores através das turmas do FAT- Fundo de Amparo ao trabalhador, que se trata de turmas compostas por trabalhadores que estão “parados” por conta da baixa produção e recebem cursos de qualificação; com esta estratégia seria possível contato com trabalhadores das empresas Man e Peugeot, mas não foi concretizado devido a um problema de saúde do professor que me colocaria em contato com as turmas, como será retratado adiante. Frente a essas duas tentativas sem sucesso, foi feito contato com o coordenador do FAT, que em uma conversa por telefone disse não poder fornecer informação nenhuma sobre a empresa, e disse que no momento todas as turmas do FAT haviam acabado. Sem esclarecer se as turmas haviam acabado pelo fato dos trabalhadores terem sido demitidos ou realocados aos setores de produção; mais um contato sem sucesso que será detalhado mais adiante.

Devido à sucessão de insucessos e visando a necessidade de estabelecer uma amostra atualizada da configuração do status social do trabalhador das indústrias automobilísticas do Sul Fluminense, a metodologia foi estruturada em trabalho de campo em pontos estratégicos que ressaltam símbolos de status e, posteriormente, na aplicação de questionários. O trabalho de campo consistiu na visitação de lugares que denotam um status social elevado no cotidiano da cidade de Resende, ou seja, restaurantes, bares, cafés, lojas, supermercados, com o objetivo de verificar a presença de trabalhadores uniformizados nestes espaços. Além disso, atributos simbólicos foram observados como: uso do uniforme, horário e fisionomia dos trabalhadores no transporte para empresa, olhares das pessoas para os trabalhadores que estão vestindo uniforme, modelos de carros que estes trabalhadores possuem e publicações sobre o trabalho nas redes sociais. Como o trabalhador de fábrica vive, é percebido e qual é o tipo de espaço social que ele frequenta no seu cotidiano/lazer na cidade de Resende? Para enriquecer a análise da percepção do status social, a aplicação de questionário foi realizada em escolas de ensino médio (três escolas públicas e três escolas particulares), técnico (FAETEC e PRONATEC) e um curso superior de engenharia automotiva (pois este é especializado para estudantes que querem se integrar à indústria automobilística) a fim de verificar se as pessoas que estão se formando, e, logo aptas a serem incluídas no emprego industrial concebem valor/vontade/ambiçã/orgulho pelo trabalho nas montadoras, a ponto de que este, ainda seja considerado como símbolo de status social.

A escolha tanto do trabalho de campo quanto da aplicação dos questionários na cidade de Resende deve-se ao fato de que entre as cidades que as indústrias automobilísticas estão instaladas, - Resende, Porto Real e Itatiaia - a cidade de Resende que abarca a formação de ensino médio e ensino técnico na região. A cidade de Itatiaia tem apenas 2 escolas, Porto Real 3 e ambas não oferecem ensino técnico nem ensino superior, assim, as pessoas que queiram estudar nestas linhas se locomovem até Resende. Além disso os símbolos de status social estão majoritariamente alocados na cidade de Resende, que por ser a maior cidade e as mais antigas dentre as que sediam as empresas, possui uma relação mais próxima com os trabalhadores e com os setores de desenvolvimento industriais. Em resumo, Resende, dentre as cidades listadas, é a cidade mais desenvolvida em relação à comércio, hotéis, restaurantes, à estrutura educacional, à estrutura da saúde, entre outras.

A hipótese central deste estudo é que ainda que os impactos negativos da crise econômica “desanimem” pessoas a escolher e a ver o emprego nas montadoras como um status

social, este status social não deixou de existir, uma vez que histórias de trajetórias industriais de sucesso e de desenvolvimento das cidades por intermédio destas indústrias parecem ser ressaltados tanto por líderes políticos quanto pelos moradores desta localidade quando a pergunta é sobre o emprego nas montadoras.

Deste modo, no que tange a discussão teórica da dissertação destaca-se como tema central o conceito de status social na sociologia e como este conceito está vinculado às relações de trabalho no capitalismo flexível. Para teorizar esta questão são utilizados os autores Pierre Bourdieu, para destacar as formas em que as posições sociais de status são contextualizadas e mantidas ou não em determinado grupo; Thomas Marshall, para o conceito de status social; e José Ricardo Ramalho, Robert Castel e Richard Sennett para expor as mudanças oriundas da globalização nas relações de trabalho e as consequências destas nas trajetórias de trabalho dos indivíduos.

O presente trabalho se divide em cinco capítulos: no primeiro, a presente introdução que salientou os objetivos, a problematização do objeto bem como autores selecionados; no segundo, uma descrição detalhada sobre o que consiste o status social do trabalhador das indústrias automobilísticas do Sul Fluminense, juntamente com uma análise sobre a teoria de status social na sociologia de modo geral e na sociologia do trabalho especificamente; o terceiro à luz da teoria apresentada no capítulo anterior, é feita a contextualização da região Sul Fluminense em relação às indústrias, as formas de trabalho e à relação das indústrias com a localidade. O quarto expõe a metodologia aplicada e a análise dos dados coletados na pesquisa, a fim de demonstrar como o status social do trabalhador aparece ou não na cidade de Resende. E, por fim, as considerações finais.

2. STATUS SOCIAL DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO SUL FLUMINENSE

Este capítulo tem o intuito de explicar e problematizar o objeto de estudo da pesquisa, a presença do status social do trabalhador da indústria automobilística no Sul Fluminense. Verificar se uma profissão concede status aos indivíduos coloca em evidência a centralidade que a prática do trabalho pode se apresentar na vida das pessoas, logo, discussões sociológicas sobre a centralidade do trabalho na sociedade moderna introduzem este capítulo. No subtópico “2.1 Status social na sociologia” será feita uma caracterização de como e por que o conceito de status social foi consolidado como parâmetro de análise social nos estudos sociológicos, e, após essa caracterização, no tópico “2.2 Status social na sociologia do trabalho” é feito um esforço de salientar como alguns autores da sociologia do trabalho utilizam o conceito de status social para problematizar contextos trabalhistas específicos. Por fim, baseados nestes conceitos será feita uma breve apresentação das características que proporcionaram um status social mais elevado ao trabalhador das montadoras e como essas características geram ou geravam impactos na vida social destas pessoas.

...

- *Centralidade do trabalho como mecanismo de entendimento da organização social.*

Discussões sobre o sentido e a centralidade do trabalho na sociedade moderna tem sido problematizadas na sociologia. Desde autores clássicos como Durkheim, Weber e Marx as relações de trabalho são consideradas primordiais para a análise social. Através das relações de trabalho os autores clássicos entenderam organizações sociais de uma sociedade, de uma localidade e de grupos específicos, já que o elo entre o indivíduo e sua sociabilidade é o trabalho.

Castel (1998) destaca que embora sejam utilizados novos critérios para se entender a organização social na sociedade moderna globalizada, estes estão relacionados ao trabalho. O autor diz que houve uma mudança na forma de abordagem dos estudos do trabalho. Se antes a atenção das pesquisas se voltava somente para as relações técnicas de produção, atualmente na sociedade globalizada o estudo é realizado a partir das consequências que as mudanças das relações técnicas de trabalho provocam em aspectos importantes da organização social, como desigualdade, exclusão, gênero, entre outros.

Segundo Castel (1998), a “nova questão social do trabalho” na sociedade capitalista consiste nas alterações e consequências da flexibilização do trabalho. Dois tipos de flexibilização são conceituadas pelo autor 1) flexibilização interna; “as empresas, que impõe adaptabilidade da mão de obra a situações novas e que expulsa dos melhores empregos os que não se enquadram às novas regras do jogo.” (CASTEL, 2004, 247) 2) flexibilização externa; “articulada à primeira, é aquela que conduz as grandes empresas a subcontratar de terceiros grande parte das tarefas da empresa, mas, em geral, sob condições mais precárias, menos protegidas e com menos direitos, terceirização.” (CASTEL, 2004b, 247) Logo, esta nova forma de organização do trabalho gera novas consequências para a organização social, como: desemprego, desigualdade social, exclusão social (ligada ao consumo, ao gênero, a grupos sociais). Questões que começam a ser tratadas como centrais nas análises sociológicas das organizações sociais, mas que estão totalmente vinculadas ao trabalho.

A nova questão social hoje “parece ser o questionamento da função integradora do trabalho na sociedade” (CASTEL, 2004a, p. 239), onde o trabalho não é mais pensado somente a partir das relações internas de produção, mas como “um suporte privilegiado de inscrição na estrutura social” (RAMALHO e SANTANA, 2004)

Sennett (1999) também identifica uma nova configuração das relações trabalhistas ao analisar a flexibilidade do trabalho no sistema capitalista. O autor afirma que a partir da nova organização técnica do trabalho, ou seja, dos novos arranjos produtivos ordenados por parâmetros globais e tecnológicos, a forma de conceber o trabalho e os valores que o trabalho detém no meio social são ressignificados.

A instabilidade das relações de trabalho na vida das pessoas é o que Sennett (1999) destaca em seu livro “A corrosão do Caráter”. Nesta obra, através do estudo de caso realizado a partir de duas trajetórias de trabalho americanas, a primeira de Eurico (trabalhador de fábrica no modelo fordista) e a segunda do filho de Rico (trabalhador de uma empresa ancorada nos modelos do capitalismo flexível), afirma que as formas de trabalho no novo capitalismo afeta o caráter pessoal das pessoas. Como caráter o autor entende:

O termo caráter concentra-se sobretudo no aspecto a longo prazo de nossa experiência emocional. É expresso pela lealdade e o compromisso mútuo, pela busca de metas a longo prazo, ou pela prática de adiar a satisfação em troca de um fim futuro (...) Caráter são os traços pessoais a que damos valor em nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem. (SENNETT, 1999, p. 10)

O novo capitalismo afeta o caráter individual dos indivíduos por não oferecer condições para uma linearidade, assegurada pela experiência de trabalho, ao longo da vida. Os projetos de longo prazo e a construção de longas carreiras de trabalho como a de Enrico (que trabalhava no sistema fordista burocratizado) podem ser concretizados “baseados no uso da disciplinado do tempo com as expectativas a longo prazo” (OLIVEIRA, 1999, p. 364). Tal artefato é extremamente dificultado por uma rotina flexibilizada do trabalho de Rico (filho de Enrico, trabalhador de uma empresa flexibilizada), a qual envolve incertezas e imprevistos; como mudanças de cidade, de emprego, dificuldade de manter laços sociais duradouros com família, amigos devido a rotina flexível e às relações temporárias de curto prazo.

Segundo Sennett (2006) o trabalho é onde as pessoas se afirmam e se negam sobre si mesmos no meio social. Se nesta atividade os laços de lealdade e confiança são ameaçados devido ao curto prazo das relações, a identidade e o sentimento do indivíduo, frente a uma rotina de trabalho flexível, é corrompida. O trabalhador flexível sofre com a falta de experiência a longo prazo por distanciar o empregado de valores como lealdade e confiança estabelecidos ao longo do tempo. Esta característica causa certa insegurança ao trabalhador quanto a educação das próximas gerações pelo fato de nem ele mesmo obter uma identidade ou uma certeza fixada de si. (SENNETT, 1999)

Visto que as configurações de trabalho na sociedade moderna são instáveis, mas que ao mesmo tempo o trabalho e as posições de trabalho possuem centralidade na organização social, a pesquisa sobre o status social dos trabalhadores das indústrias automotivas situa-se em um impasse entre esta instabilidade decorrente da crise econômica e a centralidade atribuída a esta função no meio social. Ao mesmo passo que o trabalhador das indústrias automotivas perpassam por um momento de incerteza no momento de crise econômica, parece que o status atribuído a esta profissão ainda se mantém, salientando a centralidade deste trabalho na vida destas pessoas. Para entendermos por que este status social atribuído ao trabalho parece se manter em tempos de incerteza, os próximos tópicos pretendem explicar o conceito de status social e como este conceito se articula e se mantém nas ocupações.

2.1 Status Social na sociologia

Status é um conceito complexo na sociologia, por isso este tópico tem o objetivo de expor como este conceito é utilizado sociologicamente, e qual vai ser a forma adotada para utilização deste conceito nesta dissertação. O conceito de status é estudado sociologicamente

por autores como Durkheim (1960), Parsons (1954), Weber (1978), Bourdieu (1977, 1979) a partir da presença de valores tratados como superiores ou inferiores, atribuídos a grupos ou à indivíduos em particular pelo sentimento das pessoas; parâmetro avaliativo/normativo. Além de prevalecer esta característica simbólica classificativa, o status foi concebido como ponto de referência dos indivíduos ou de uma classe social/ocupacional, para demarcar posições sociais em determinada coletividade a partir de parâmetros classificativos como emprego, renda, educação, poder, etc. ; nesta linha destacam-se autores como Marshall (1954), Sorokin (1965), Lenski (1984), Turner (1988).

Além desta distinção conceitual há duas formas distintas de medida do status: gradativos e categóricos. O status gradativo admite que o status de indivíduos ou grupos sociais podem aumentar ou diminuir de maneira contínua ou de grau em grau, baseados em valores simbólicos, ligados à moralidade de um grupo e à classificações entre superiores e inferiores; Durkheim 1960; Parsons, 1954; Treiman 1977, ou ligados a atributos objetivos que não utilizam como parâmetro superioridade ou inferioridade moral, e sim renda, escolaridade, emprego, etc.); Sorokin (1994) Lenski (1984); Duncan (1961). Já o status categórico classifica grupos sociais em categorias, mas utilizam os mesmos indicadores listados acima: os grupos sociais são rotulados em categorias específicas de acordo com valores morais julgados superiores ou inferiores em uma coletividade; Weber (1978) Bourdieu (1977, 1979) Collins (1979) Murphy (1988), ou conforme características objetivas posicionais como direitos, escolaridade, renda, ocupação, etc.; Marshall (1964), Halsey (1986), Turner (1988). A tabela abaixo expõe essa divisão conceitual entre Posicional, Avaliativo/Normativo e entre as formas de medida do status entre Gradativo e Categórico:

Tabela 1: Conceitos e medidas de status.

STATUS	Posicional	Avaliativo/Normativo
Individual		Homans (1950) Blau (1967, 1971)
Gradativo	Sorokin (1964) Lenski (1984) Medidas de <i>status</i> socioeconômico baseadas em escalas de prestígio (Blisshen e Carroll, 1982; Duncan, 1961) Medidas puras de <i>status</i> socioeconômico (Nam e Terrie, 1982)	Durkheim (1960a) Davis e Moore (1945) Parsons (1954) Warner <i>et alli</i> (1960) Shils (1975) Escalas de prestígio ocupacional (Reiss, 1961; Treiman, 1977)
Categórico	Marshall (1964) Halsey (1986) Turner (1988)	Weber (1978) Bourdieu (1977, 1979) Collins (1979) Murphy (1988)

Extraída de: OLLIVIER, Michèle. Status em sociedades pós modernas: a renovação de um conceito. Revista Lua Nova, 41-71, p. 46 São Paulo, 2009.

Ambas abordagens produzem efeitos na estrutura social, pois geram valores e atribuições no cotidiano das pessoas; no caso do status simbólico valores de superioridade e inferioridade e no caso do status posicional, na dimensão na posição do indivíduo/grupo na escala social. O essencial a ser observado trata-se do fato do conceito de status ser desenvolvido sociologicamente como um parâmetro de classificação dos indivíduos ou de grupos sociais na sociedade. Assim sendo, a utilização do termo status social se deu conforme esta característica, já que os parâmetros de classificação e medida do status são associadas a aspectos sociais morais ou à características sociais específicas (renda, escolaridade, ocupação, etc.).

Nesta dissertação o status social é entendido como categórico, uma vez que estamos tratando de uma categoria específica em um contexto específico – trabalhadores da indústria automobilística no Sul Fluminense -. Para isso, são utilizados tanto autores categóricos que partem do conceito de status avaliativo/normativo (que classificam como superior ou inferior baseado na moralidade), quanto autores que partem do status posicional (que classificam a partir de determinada condição social). Além disso, o motivo de optar pela linha categórica de status está relacionado ao fato de que as pesquisas de status gradativo são realizados apenas de forma quantitativa baseados em critérios de renda, educação e local de moradia, majoritariamente sem ponderar as particularidades sociais.

Weber (1978) foi um dos precursores na incorporação do status social como um critério de análise da estratificação social. O autor identifica que há uma distinção entre a divisão da sociedade por classes e a divisão da sociedade por status. “Enquanto classe referia-se às diferenças sociais baseadas na divisão e nas desigualdades econômicas, status designava a diferenciação de grupos na esfera “comunal” em termo de sua honra e prestígio”. (SCOTT, 2010, p.204) A estratificação social relacionada ao status se trata de “todo componente característicos das oportunidades de vida das pessoas que é determinado por uma estimativa social específica, positiva ou negativa, da honra.” (SCOTT, 2010, p. 205)

Bourdieu (1996) ao falar de estratificação social, admite essa diferenciação entre classe e status assim como Weber (1978), mas de forma distinta. Ao invés de afirmar que há dois critérios de análise na estratificação, através de classes e status, Bourdieu (1996) diz que na estratificação social a categoria de classe deve considerar tanto as relações econômicas objetivas relacionadas a renda, a posses, a emprego, quanto às relações subjetivas ligadas aos valores atribuídos a cada uma destas características – status – em determinado contexto social.

Marshall (1967) também reconhece que critérios subjetivos são necessários para mapear a divisão da sociedade, em sua obra *Cidadania, Classe Social e Status*, expõe esta ideia ao firmar o status social como forma de classificar determinada classe/grupo social. Status social se trata da avaliação de uma coletividade sobre algum grupo/ação/profissão fundamentada em princípios objetivos (renda, escolaridade, ocupação) e subjetivos a partir da atribuição de valores atribuídos de uma coletividade sobre práticas sociais específicas em determinado contexto social.

O status social; como dissemos, é a localização ou posição na sociedade, e pode ser falso descreve-lo em termos da relação entre dois indivíduos. Pois o status social descansa num julgamento coletivo ou, melhor ainda, num consenso de opinião no grupo. Ninguém pode por si mesmo conferir status social a alguém, e se a posição de um indivíduo fosse avaliada de maneira diferente por cada um daqueles com quem o referido indivíduo interage, então não haveria absolutamente nenhum status social. **Em outras palavras, o status social é a posição em função dos valores sociais correntes na sociedade.** Tem, pode-se dizer, um caráter convencional. **E é uma posição que tem relevância para certas atitudes e formas de comportamento, não para todas.** (MARSHALL, 1967, p.152)

Só se constitui como símbolo de status social fatores elevados por uma coletividade em determinado contexto social. Assim sendo, o status social se constitui como um meio de conquistar ou perder posições sociais em determinado grupo em consequência dos julgamentos coletivos. A posição do trabalhador da indústria automobilística se constitui como status social caso os fatores econômicos e sociais presente nesta posição serem exaltados pela população local.

Tanto Bourdieu (1996) como Marshall (1964) afirmam que além de características objetivas como renda, ocupação e escolaridade, atributos subjetivos são considerados para firmar posições sociais. Bourdieu (1996) através dos conceitos de distinção e capital desenvolve uma forma de análise multidimensional das classes sociais, onde o status social está correlacionado ao capital social (contatos), capital cultural (hábitos) e simbólico (prestígio), os quais dependem da relação do grupo social com capital econômico e dos significados atribuídos a cada prática social pela maioria dos membros da sociedade. E Marshall (1967) coloca o status social como um modo de classificação das posições sociais, uma vez que este depende de parâmetros objetivos como renda, escolaridade, ocupação, em comunhão com os valores subjetivos exaltados pela coletividade sobre determinadas atividades sociais. No caso desta dissertação em que uma profissão está sendo problematizada como símbolo de status social, ou seja, está sendo julgada como uma posição exaltada perante os valores sociais coletivos no Sul Fluminense (CORDEIRO, 2008; RAMALHO, 2005), cabe ainda uma complementação à

discussão teórica de status social verificar como especificamente se tem agregado preceitos de crescimento posicional e expectativa de reconhecimento por status social nas posições de trabalho.

2.2 Status social na sociologia do trabalho

O trabalho consiste como categoria central na sociologia, assim como sua representatividade dentro de uma estrutura social. O status ocupacional tem se preocupado com o valor das profissões na escala social. Para realizar o estudo do status ocupacional, foram desenvolvidos métodos quantitativos nos Estados Unidos baseados em escalas de prestígio relacionada a cada profissão. Através de consultas públicas foram verificados quais as profissões que possuem um índice maior de status social e as que possuem menos status social e quais as consequências disso na estratificação social. (MACHADO, 2015)

Status ocupacional neste trabalho é construído de forma distinta. Apesar da pesquisa fazer uso de questionários para identificar se há ou não status social na profissão do “trabalhador de fábrica” a análise é centrada na compreensão desta dimensão no meio social. Ao considerar que as configurações do trabalho perpassam por mudanças constantes, ainda mais quando trata-se do setor industrial o qual depende da economia de mercado local, regional, nacional e mundial, o status ocupacional é construído a partir de fatores econômicos e sociais.

Sennett (1999) apresenta uma profícua reflexão, onde são retratados os efeitos das transformações capitalistas do final do século XX sobre os mundos do trabalho e como os trabalhadores ressignificam sua própria vida no contexto da classe média, através de executivos demitidos da IBM em Nova York, funcionários de uma padaria ultramoderna em Boston e muitos outros. São fatores econômicos que geram consequências no status social de determinadas profissões em certo período da produção.

Uma vez que o trabalho demarca certa posição social na sociedade moderna, as mudanças na concepção do mesmo geram consequências no modo de pensar as profissões no mundo globalizado. O status social tem o trabalho como variável importante, já que a identidade a identificação das pessoas no mundo capitalista “não é tanto uma questão do que fazemos, e sim do lugar em que integramos”. (SENNETT, 2006, p.70) Este lugar que integramos está sujeito a vários tipos de juízos de valores característicos a ocupação na localidade que está sobreposto. Sennett (2006) exemplifica esta constatação no exemplo da inserção de trabalhadores negros e imigrantes nos Estados Unidos:

Tanto nos Estados Unidos quanto na Grã-Bretanha, as burocracias do trabalho fixo tinham outro significado para trabalhadores negros e imigrantes: essas instituições funcionavam como uma nota promissória para a inclusão social. Nos Estados Unidos, o trabalhador negro que conquistava direitos de antigüidade apoderava-se de uma arma importante, do ponto de vista pessoal, contra a velha fórmula: os últimos (a serem contratados) serão os primeiros (a serem demitidos). Em ambos os países, trabalhar para o governo, especialmente, significava que negros e imigrantes conquistavam um status oficial. (SENNET, 2006, p.71)

O status ocupacional depende então, do período econômico em que a profissão está perpassando e do contexto social em que a profissão está inserida, ou seja, do arranjo social e econômico que a profissão se encontra em determinado período. Uma mesma profissão pode adquirir significados distintos em contextos sociais diferenciados. Como salientado na passagem acima o emprego fixo para negros e imigrantes nos Estados Unidos, era caracterizado como mais que uma estabilidade, obtinha o significado de inserção em uma coletividade. Assim como no Sul Fluminense trabalhar nas montadoras parece significar mais que estar no “chão de fábrica”, parece estar em uma posição que garante melhorias e acessos privilegiados neste meio social. E, ao mesmo passo, parece significar uma forma incerta de emprego, visto que devido à crise econômica essa forma de garantir notoriedade profissional está sempre ameaçada pelas demissões em massa.

- *Caracterização do status social do trabalhador da indústria automobilística.*

Pesquisar a presença de status social dos trabalhadores da indústria automobilística, veio com intuito de verificar se esta posição ainda se mantém ou é evidenciada pelos moradores da localidade no contexto de crise econômica, como salientado na introdução. Ramalho (2005) ressaltou a existência de status no período em que a Man, no caso, a primeira empresa do ramo automobilístico a chegar no Sul Fluminense, se instalou na região. Posteriormente Cordeiro ao realizar um estudo com as famílias de trabalhadores da região, identifica que o status vai além de ser trabalhador da Man. A pesquisa de Cordeiro (2008) se dá no período em que a Peugeot Citroen já havia se instalado na localidade também. Assim sendo, indica que ter status social não é exclusivo dos trabalhadores da Man, mas abrange outras empresas automobilísticas e terceirizadas que estão vinculadas às indústrias automotivas. Ramalho (2005) e Cordeiro (2008) indicam que ser um trabalhador da indústria automobilística no Sul Fluminense estava vinculado com a obtenção de valores significativos na sociedade. As pessoas que possuíam emprego nas fábricas de automóveis receberam um status social por conta da profissão fornecer

garantias que poucos empregos possuíam na localidade antes da chegada dos empregos neste setor. Garantias como: carteira de trabalho assinada, férias, décimo terceiro, PLE Participação nos lucros da empresa no final do ano proporcionadas pelo emprego da indústria automobilística, os quais proporcionam acessos à comodidades e conquistas como: carro próprio, casa própria, viagens, presença em lugares específicos como restaurantes, bares, parques e atividades que condizem ser particulares de uma classe social mais elevada. Tais “vantagens” trabalhistas e sociais corroboram para uma ideia de que o emprego na indústria se caracteriza como uma ponte para uma possível ascensão social que é denominada como uma “mudança de vida”, como exposto na dissertação de Cordeiro (2008) com base em relatos de moradores de Resende:

Antônio se referiu em inúmeros momentos, à importância do plano de saúde, chegando a dizer sobre sua filha gestante que “o perigo todo é isso daí”; Fernando também contou suas experiências negativas na saúde pública e sua preocupação com seu filho. Assim como Antônio e Fernando, os outros entrevistados – “trabalhadores de fábrica” e “de fora” – apontaram para os benefícios usufruídos pelos trabalhadores e por suas famílias, tais como os convênios médicos, o nível salarial mais alto, os convênios com a farmácia, o transporte para o trabalho e o uniforme como fatores que caracterizariam a identidade ocupacional deste “trabalhador de fábrica” e concederiam a ele um status social. (2008, p.58)

E ainda completa mais adiante salientando a preocupação dos moradores e familiares em manter ou conseguir se inserir neste mercado:

A segurança (plano de saúde e odontológico, 13º salário, férias...), a entrada em outra faixa de consumo, os signos sociais de status (ônibus, uniforme, convênios com farmácias...) e a própria mudança de ambiente, para uma fábrica clean, tem como contrapartida o investimento em educação. Esta mobilidade ascendente, é de alguma forma, muito frágil; a ameaça do desemprego é constante, a concorrência entre os trabalhadores é acirrada e sim, trabalhar “lá dentro da fábrica” faz diferença. Tanto é que uma “super mãe zelosa”, “do lar” e preocupadíssima com seus filhos, diz que para trabalhar na PSA Peugeot-Citröen deixaria os filhos sim, pois “para trabalhar lá, aí a gente dá um jeito!”. Colocar aparelho dentário nas crianças, ir ao médico com “musiquinha” e hora marcada, comprar a casa própria e um carro, trocar de carro, reformar a casa, comprar novos móveis, viajar e sair todo o fim de semana; sim, “estar lá dentro” faz diferença. (CORDEIRO, p. 125, 2008)

Verifica-se na pesquisa de Cordeiro (2008) que uma parcela significativa das famílias do bairro Toyota, em Resende, buscam concluir o ensino médio para se inserirem no emprego industrial com intuito de obter as garantias e os valores que esta profissão proporciona no meio social. As garantias trabalhistas e os valores de “trabalhar lá dentro da fábrica” são considerados como símbolos de status social, uma vez que estes possibilitam o acesso de quem “trabalha lá dentro” aos serviços básicos, como saúde, lazer e consumo proporcionais ao de uma classe social mais elevada.

Nota-se que o motivo do trabalho nas montadoras ter criado uma concepção de status social comparado à outras ocupações é sustentado por aspectos objetivos – relacionadas as condições de trabalho e às garantias trabalhistas supracitadas – e aspectos subjetivos – relacionadas aos valores envolvidos neste emprego através de símbolos, como uniforme, transporte, entre outros – presentes no cotidiano desta profissão. Entretanto, o modo pelo qual as empresas consolidaram seus acordos de instalação com a população e com as autoridades políticas e o modo como trabalhadores desenvolveram trajetórias de trabalhos nestas indústrias também se mostram como um fator importante na construção desta concepção de status social atribuída ao trabalhador de fábrica como trataremos adiante.

...

No início deste capítulo foi feito um trabalho de teorizar como a prática do trabalho obtém centralidade no entendimento de organizações sociais na sociedade moderna globalizada, mais especificamente, como a prática trabalho impacta à vida das pessoas. A discussão partiu da visão de Castel (2004) e Sennett (1999) que teorizam os efeitos da flexibilidade do trabalho na organização social a partir da problematização de novos temas (identidade, status, gênero, desigualdade, exclusão, etc.) que passam a ser necessários para análise da organização social, mas não excluem a centralidade do trabalho, uma vez que todas essas novas questões da sociedade globalizada vem como consequência das mudanças nas formas de trabalho.

Tanto Castel (2004) quanto Sennett (1999) constroem seus argumentos com referência às consequências geradas pela flexibilização do trabalho na organização social, exclusivamente na vida das pessoas. Castel (2004) afirma que a nova questão social parte da problematização da função integradora do trabalho, uma vez que as relações de trabalho não se restringem às técnicas de produção, mas se caracterizam como uma forma de incorporação do homem na estrutura social. Sennett (1999) mostra como as mudanças provenientes do capitalismo flexível abala tanto objetivamente quando subjetivamente as estruturas de longo prazo construídas no modelo fordista. Nomeia esta perda como “corrosão do caráter”, pois trata-se de uma forma de organização onde certezas e garantias são corrompidos de acordo com as necessidades do mercado. Objetivamente as mutações aparecem nas incertezas geradas pelo modelo flexível de trabalho, sem garantias de carreiras, de local de moradia, de permanência no emprego, já que não depende meramente da boa execução do seu trabalho. E subjetivamente relacionada a perda da identidade fixa do trabalhador já que na política de curto prazo, não há tempo do emprego

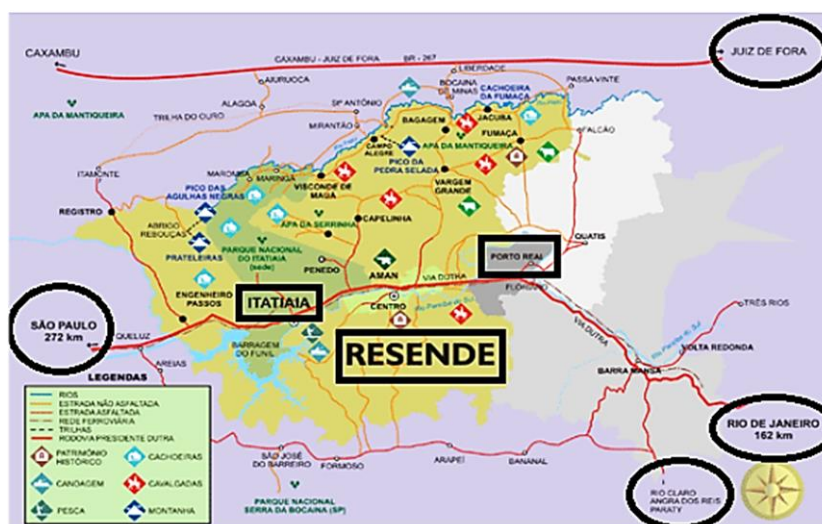
criar vínculos duradouros com a possibilidade de no dia seguinte mudar de cargo, de setor, ou de cidade.

Após caracterizar sob quais parâmetros trabalhistas estão sustentados o status social dos trabalhadores da indústria automobilística no Sul Fluminense (modernos, capitalistas, flexíveis) foi apresentado o conceito de status social. Se entende status social como uma forma de classificação sustentada em valores objetivos – renda, escolaridade, salário, moradia, etc. – e valores subjetivos – signos, significados, valores – das posições sociais dos indivíduos em determinado contexto social (Marshall 1967; Bourdieu 1996). A ocupação entra como uma forma simbólica de status social. As profissões são tratadas como status social objetivo ligado a questão da renda e subjetivo ligado ao significado que apresentam em determinada estrutura social, uma vez que, mesmas profissões podem obter sentidos e valores distintos em grupos sociais/culturais diferentes. Assim sendo, o próximo capítulo mostra como foi edificado o sentido de conferir status social aos indivíduos que trabalham nas indústrias automobilísticas no Sul Fluminense.

3. CONTEXTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO SUL FLUMINENSE

Este capítulo consiste em caracterizar a economia, a política, as formas de trabalho e os valores sociais da região Sul Fluminense e a influência que a chegada da indústria automobilística gerou neste cenário trabalhista a ponto de conferir status social às pessoas que trabalham na indústria. A mesorregião do Sul Fluminense se subdivide em três microrregiões: 1) Baía da Ilha Grande que compreende os municípios de Angra dos Reis e Paraty. 2) Barra do Piraí que compreende os municípios de Barra do Piraí, Rio das Flores e Valença. 3) Vale do Paraíba Fluminense que compreende as cidades de Barra Mansa, Volta Redonda, Pinheiral, Rio Claro, Piraí, **Porto Real, Quatis, Resende e Itatiaia**. As quatro cidades destacadas do Vale do Paraíba fazem parte do PRIQ – Porto Real, Resende, Itatiaia e Quatis³, municípios que tem a presença de polos automotivos. A localização é um fator destacado quando trata-se da industrialização na localidade, já que muitas empresas se instalaram na região pela proximidade tanto do Rio de Janeiro quanto de São Paulo e ainda da cidade de Juiz de Fora – MG.

Figura 1: Mapa. As cidades sob grifos quadrados são as que possuem indústrias automobilísticas no território Sul Fluminense e fazem parte da região do PRIQs, Porto Real, Resende, Itatiaia e Quatis. E as cidades circuladas são os principais eixos logísticos que se encontram perto desta localidade, São Paulo - SP, Rio de Janeiro – RJ, Angra dos Reis – RJ e Juiz de Fora – MG.



Fonte: PAIVA, Alexandre Duarte. O cluster automotivo Sul Fluminense: experiência, de aglomeração industrial ou ação coletiva empresarial? Dissertação de Mestrado. Volta Redonda, 2016.

³ Sigla denominada pelo Consórcio Intermunicipal para o Desenvolvimento de Políticas Públicas de Trabalho, Emprego e Renda da Microrregião das Agulhas Negras.

A atividade industrial teve destaque no Sul Fluminense a partir do ano de 1940 quando a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN - se instalou na cidade de Volta Redonda e passou a desempenhar um papel importante no desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro. A chegada de uma empresa de grande porte na região possibilitou investimentos estatais com objetivo de melhorar a infraestrutura da localidade para a permanência do setor industrial. Em termos políticos sociais a CSN possibilitou a emancipação de Volta Redonda e inaugurou uma área de trabalho ainda não comum aos trabalhadores da região, “executando um projeto de formação para o trabalho tendo em vista o grande número de operários que vieram dos mais diferentes lugares atraídos pelos novos empregos industriais”. (RAMALHO, 2012, p.12)

Essa nova atividade econômica no Sul Fluminense, surtiu algumas influências nos municípios vizinhos, como salienta Ramalho:

A atividade siderúrgica se transformou em uma característica econômica marcante dessa região, com influência no processo de desenvolvimento desde sua implantação. O enraizamento das atividades industriais se confirmou nos municípios em torno de Volta Redonda e criou um perfil produtivo que permanece até hoje, superando crises ocorridas ao longo das décadas em função de diferentes conjunturas econômicas. Permitiu também a constituição de uma classe operária significativa e de um movimento sindical e trabalhista ativo, principalmente nos últimos trinta anos. (RAMALHO, 2012. P.12)

Visto que a CSN se caracterizou como um marco, referente a industrialização no Sul Fluminense, as relações consolidadas desta empresa na cidade de Volta Redonda serviram como referência⁴ para a instalação de empresas ligadas ao setor automobilístico nas cidades vizinhas.

Além da localização propícia e das formas que a as atividades industriais da CSN impactaram a mão de obra local, há fatores políticos, sociais e culturais que corroboraram para a permanência da valorização do setor automobilístico, por parte dos moradores, no Sul Fluminense. Da mesma forma que a CSN provocou efeitos na emancipação, na industrialização, na economia e nas formas de trabalho em Volta Redonda, o setor automobilístico gerou impactos nessas dimensões (na emancipação, na industrialização, na economia e nas formas de trabalho) nas cidades vizinhas de Porto Real, Itatiaia e Resende como será aprofundado no próximo tópico.

⁴Referência no sentido de ter-se uma referência de indústria de grande porte consolidada e com resultados relativamente bons na produção.

3.1 Influência da indústria automobilística no contexto social de Itatiaia, Porto Real e Resende RJ

Antes da instalação das indústrias automobilísticas na cidade de Itatiaia, Porto Real e Resende, 70% do pessoal era ocupado com as principais atividades fabris da cidade, que, segundo dados do Registro Industrial de 1995 eram: 1) De produtos farmacêuticos e medicinais, 28% do pessoal ocupado neste setor. 2) Indústrias de produtos alimentares, 32% do pessoal ocupado. 3) Indústrias de transformação de minerais não metálicos, 9% do pessoal ocupado. (LIMA, 2005, p.12)

O processo de industrialização da cidade de Resende começou em 1950 “com a chegada das primeiras empresas de grande porte, principalmente as químico-farmacêuticas: Cyanamid Química do Brasil¹⁵ (hoje BASF) e Indústrias Químicas do Brasil – IQR. Em 1957.” (LIMA, 2005) Com a expansão da Rodovia Presidente Dutra, que liga os estados do Rio Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, nos anos 1960, houve um alargamento da industrialização no município. Empresas como Wander do Brasil (Ovomaltine), Babcock-Wilcox Caldeiras, Cerâmica Bela Vista, Mannesmann Irrigação S.A. e Cerâmica São Caetano passaram a integrar o arranjo industrial da cidade. (LIMA, 2005) O auge da industrialização da cidade foi vivido nos anos 1970, como salienta Lima:

O período áureo da expansão industrial de Resende foi vivido na década de 1970, quando da criação de um distrito industrial com empresas de ramos variados e amparadas, já naquela época, por incentivos fiscais. Larga parcela das indústrias de Resende se concentrou (por uma questão de logística) neste antigo distrito industrial, localizado às margens da rodovia. Numa área de 5 milhões de metros quadrados, o denominado Pólo Urbo-Industrial de Porto Real reuniu indústrias como a Cia. Brasileira de Filmes Sakura (produtora de filmes virgens), destilaria Continental Seagram's (bebidas), Porto Real de Pavimentação e Construção – Unistein, Multipó (fabricante de pó de ferro para peças, automóveis e produtos siderúrgicos), instalada em 1983, na área da antiga Polimetal e a Gasa, também instalada em 1983, com produção voltada para caldeiras, etc. O ex-distrito de Itatiaia, emancipado em 1989, também teve influência abrigando duas transnacionais: a Xerox¹⁷, especializada na produção de máquinas copiadoras, em 1973, e a Michelin, que, desde 1991, produz cabos e aros para pneumáticos e que, atualmente, vem concentrando nessa unidade a produção final de pneus. Nas décadas de 1980 e 1990 outras empresas se instalaram, como as Indústrias Nucleares do Brasil S.A. (INB), atuando no enriquecimento de urânio, e a Clariant S.A. (antes conhecida como divisão química da Sandoz S.A.), que adquiriu a totalidade das ações da IQR. Em 1997, a Clariant adquire a divisão química da Hoechst, aumentando seu complexo industrial. (LIMA, 2005, p.13)

Analisando o histórico industrial das cidades desde os anos 1950 até 1990 verifica-se que a região se constituiu como um grande terreno para instalação de indústrias de grande, médio e pequeno porte. Além disso, é importante destacar os efeitos estruturais, políticos e sociais que esta característica provocou na localidade, como a emancipação do município de

Porto Real (1995) e de Itatiaia (1989)⁵. Como efeito social pode-se apontar a familiarização com os trabalhos industriais e a visão realçada destes trabalho pela população local, visto que 70% de pessoas ocupadas estavam nos trabalhos industriais.

Nos anos de 1990 “houve na cidade de Resende uma gradual alteração no seu padrão produtivo. Ao mesmo tempo em que indústrias de alimentos fecharam, indústrias de bens de produção e de bens de consumo duráveis aportaram.” (DULCI 2015 p.138) Neste período, o Brasil tornava-se um importante alvo para investimentos no setor automotivo, visto que este ramo passava por uma reestruturação produtiva devido à crise de produtividade em nível internacional⁶ (RAMALHO e SANTANA, 2006, p. 16).

Ademais, no mesmo período o setor automobilístico recebeu investimentos do Novo Regime Automotivo⁷ com objetivo de construir novas indústrias e reestruturar o ramo dentro do país. Uma estratégia econômica comum neste processo foi a migração de grandes empresas do setor automobilístico para cidades que apresentaram menos custos de instalação e de permanência, neste contexto que a instalação da indústria em Itatiaia, Porto Real e Resende foi consolidada, já que, no processo de negociações as condições foram propícias aos moldes de produção das empresas; processo designado como respacialização das indústrias.

O processo de respacialização das indústrias⁸ trata-se do deslocamento de indústrias de grande porte localizadas em grandes cidades, para pequenas cidades. Ramalho (2006) destaca que, neste processo, as indústrias se organizam no território baseadas em particularidades econômicas, sociais, políticas, culturais e estruturais dos lugares onde escolhem para se estabelecer. Ou seja, quando as empresas se inserem em determinados locais lidam diretamente com relações humanas, pois esbarram com um modo de vida, práticas sociais e modelos políticos que se tornam eixos decisivos na permanência das indústrias em determinadas cidades.

5A estabilidade econômica que estes municípios passaram a ter depois da instalação de certos ramos industriais facilitou o processo de emancipação destas localidades. No caso de Porto Real se deu após a instalação da empresa Volkswagen, hoje Man Latin América.

6“Nessa conjuntura, o Brasil tornou-se um importante alvo dos investimentos diretos de empresas multinacionais do setor, e graças aos incentivos fiscais de um “novo regime automotivo” esses investimentos se traduziam na construção de novas fábricas e na reestruturação das antigas com um dispêndio de mais de US\$ 20 bilhões.” (RAMALHO e SANTANA, 2006, p.16)

7“O Novo *Regime Automotivo* nasceu no interior do Plano Real e tinha como principais objetivos: 1) manter em funcionamento as grandes montadoras e as indústrias de autopeças já instaladas no país; 2) reestruturar as empresas brasileiras do setor; 3) atrair novas companhias e estimular a construção de novas plantas e marcas; 4) consolidar o Mercosul e reforçar a posição do Brasil como seu autor-chave.” (RAMALHO e SANTANA, 2006, p.16)

8 Reespacialização das fábricas: consequência da globalização e da nova organização das empresas em rede, redes de comunicações que mantém o contato direto com a matriz, o que possibilitou o movimento das empresas saindo dos grandes centros para pequenas cidades.

A importância das relações sociais no processo de reespecialização das fábricas, é destacado visto a importância do arranjo das relações humanas no período de chegada das duas primeiras indústrias automobilísticas em Resende e em Porto Real; a Man e Peugeot Citroen. (RAMALHO, 2006, p. 21) O arranjo das relações humanas trata-se do processo de enraizamento da empresa, onde são ponderados fatores políticos pautados no primeiro contato, nos acordos e no diálogo com as autoridades para instalação e permanência das indústrias na localidade. As empresas ao se instalarem na região dos PRIQs já estavam conscientes que a localidade não possuía alto nível de sindicalização devido a pequena quantidade de empresas de grande porte instaladas. O sindicato ativo mais próximo era o Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda, o qual prezava o diálogo da população com as empresas no intuito de promover ações sociais em parceria com as indústrias que fomentassem desenvolvimento econômico e social nas cidades que estas instituições se alocaram. Além disso, outras formas de poderio local fiscalizaram o processo de instalação das fábricas com exigências e prescrições de ações que atendessem os moradores, entre estes governantes estavam o governo do Rio de Janeiro, as prefeituras locais, líderes comunitários, igrejas e elites locais (famílias ricas ou renomeadas na região). Acordos entre o sindicato e as elites da localidade promoveram ações de desenvolvimento, como promoção de cursos de qualificação, ações ligadas ao turismo, as formas de trabalho que passaram uma visão benéfica acerca da presença da do setor industrial automotivo na localidade. (RAMALHO, 2005)

No que tange à fatores econômicos identifica-se que os primeiros efeitos da política de insumos fiscais⁹ resultou no “dinamismo das economias locais, com resultados palpáveis em termos do aumento dos recursos públicos, instalação de outras novas empresas, criação de postos de trabalho e novas atividades de serviços” em Resende e em Porto Real. (RAMALHO, 2005) Para tal resultado econômico, o arranjo das relações humanas da localidade composto também por fatores políticos e fatores sociais tiveram um papel importante na consolidação deste setor entre os PRIQs.

Visto que as autoridades locais percebem a indústria como fonte de desenvolvimento econômico e social, o trabalho destes líderes consistiu em fiscalizar as ações das empresas nos territórios e propor convênios, ações e exigências de programas e projetos que promovam benefícios sociais aos moradores do PRIQs. Deste modo, os fatores sociais começam a ser

designados importantes para consolidação das montadoras no território do Sul Fluminense. A principal ação realizada pelas autoridades locais foi convênio com a FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. A FIRJAN realiza um trabalho de integração das indústrias locais com a população local. Em reunião da FIRJAN com o poder local foram destacadas pautas como mercado de trabalho, emprego, educação, mão de obra local, turismo, entre outros. Ou seja, fatores sociais foram incorporados como exigências dos governantes às empresas, em prol de melhorias sociais na vida dos moradores da região.

Através do diálogo entre entidades locais, políticas e com o apoio das empresas algumas necessidades sociais foram sanadas, como: a chegada do Sesi/ Senai para qualificação dos trabalhadores em Resende, desenvolvimento de pequenas empresas para manusear a indústria, cursos superiores voltados para indústria automobilística, entre outros.

Logo, verifica-se que os arranjos desenvolvimentistas que a indústria automobilística produziu no território dependeu da relação entre as entidades locais – moradores, sindicato, prefeituras, etc.- com a empresa. Ressaltar como ocorreu esta construção social de uma boa visibilidade da indústria no território através de acordos estratégicos entre empresa, moradores, sindicatos e prefeituras é necessária devido aos impactos que esta particularidade gerou na vida de muitas pessoas na localidade. A chegada de investimentos no ensino técnico, no comércio, no setor imobiliário, no turismo proporcionado pelas atividades industriais na região, mudou trajetórias de vida e de trabalho de muitos moradores.

Pode-se dizer que atualmente está constituído um importante mercado de trabalho voltado para a indústria automotiva. E, curiosamente, o perfil desse trabalhador, se pudermos tomar a VW como exemplo (Ramalho e Santana, 2001), é de homens jovens, escolarizados (ensino médio completo), formados pelo Senai, moradores de Resende, e sem experiência prévia de trabalho em atividades industriais de qualquer tipo. A formação de uma classe operária local tem trazido vários desdobramentos positivos, tanto no que diz respeito ao crescimento das atividades sindicais, como também no que diz respeito ao tipo de demanda econômica, política e social que essa “nova” população passou a ter e buscar na cidade e na região – educação superior, habitação, lazer, segurança, saúde e consumo. (RAMALHO, 2005, p. 505)

Na passagem acima fica evidente que a chegada das empresas, na cidade de Resende a princípio, gerou formas de desenvolvimento social, no que tange à acessos e a presença de novas instituições na cidade. Em consequência disto, ainda que a população tenha consciência que prefeituras e líderes políticos estabelecem “regalias” cedendo impostos, terrenos dentre outros atributos às empresas, isso foi realizado entre acordo com frentes sociais ligadas à religiões, sindicatos, associações de moradores. Estas frentes sociais passaram uma visão, na

época, de que a presença do setor automotivo no Sul Fluminense poderia ser uma fonte de prosperidade pra população local devido a gama de atividades que as cidades iriam receber.

A relação dos moradores locais com a empresa se dá além dos muros da fábrica, e são reproduzidas no cotidiano. Considerando que as cidades tratadas se subdividem em pequenos territórios, a intensidade que os valores, as posições sociais e as posições políticas se consolidam no meio social são mais intensas. O modo particular de como ocorreu a instalação das fábricas no território Sul Fluminense, considerando as forma dos acordos, do diálogo, das negociações e o contexto social de crise que a cidade perpassava neste período, gerou uma afeição por parte da população por estas empresas no território. Nos próximos tópicos serão ressaltados algumas características presentes no cotidiano dos moradores destas cidades que ressaltam os valores e os vínculos que a população possui com as empresas.

3.2 “Qualificação e desenvolvimento regional”: ações realizadas pelas empresas destacadas por moradores nas cidades de Itatiaia, Porto Real e Resende.

Após observar o histórico de instalação das indústrias automobilísticas, podemos concluir que naquele período a presença das montadoras na localidade foi tratada tanto pela maioria dos moradores quanto pelas autoridades políticas como sinônimo de desenvolvimento econômico e social. Tanto que o Sul Fluminense desde 1996 até o presente momento obteve um crescimento significativo de indústrias automobilísticas situadas no local. Depois da Man instalada em 1996 na cidade de Resende, em 2001, a empresa Peugeot Citroen, iniciou seu trabalho, na cidade de Porto Real. No ano de 2014, a Nissan se integra ao grupo automotivo da região, iniciando seus trabalhos na cidade de Resende com a proposta do uso uma tecnologia avançada (comparada à tecnologia das outras montadoras) acompanhadas por técnicas de produção e de trabalho em equipe diferenciadas. Em 2016 a Jaguar Land Rover inaugurou a primeira fábrica fora do Reino Unido na cidade de Itatiaia. Logo, o Sul Fluminense recebeu empresas reconhecidas em nível mundial e se caracteriza como um dos principais polos automotivos do Brasil.

Verificar como estas empresas vem se relacionando através de suas ações com a população local é importante para pesquisa dado que as estratégias e relações entre empresa e os moradores locais expressam valores sociais/ocupacionais que podem refletir no status social dos funcionários. Ações e programas das empresas acatados por líderes políticos, líderes sociais

locais e pelos trabalhadores podem ser designados símbolos de conquistas ou desenvolvimento pela população.

Sennett (2006) diz que o status, prestígio do trabalhador é medido de acordo com suas ações na sociedade e sua conduta na família. Assim sendo, na região dos PRIQs o trabalhador reforça sua posição social e ressalta a visibilidade do trabalho nas empresas quando conta sobre programas e ações (positivos ou negativos) do local onde trabalha para amigos, vizinhos, família. As ações, e, os comentários sobre as ações, sejam bons ou ruins, geram valores sociais ligados ao bom ou ao mal emprego na região dos PRIQs. São atribuídos significados ao emprego industrial baseado em informações que os trabalhadores destacam sobre o emprego na fábrica, tanto sobre às características do trabalho na fábrica, quanto sobre modo em que as empresas se relacionam com os trabalhadores.

No caso do Sul Fluminense o status social do trabalhador de fábrica além de considerar as ações e os comentários dos trabalhadores sobre seu ambiente de trabalho, se sustenta também nas intervenções que as indústrias proporcionaram no contexto social das cidades. O status social se encontra presente em qualquer tipo de profissão e empresa, mas em Itatiaia, Porto Real e Resende, devido à influência das empresas em conquistas políticas e sociais, trabalhar neste espaço parece significar mais que trabalhar em uma montadora, parece estar ligado ao significado de trabalhar em empresas que contribuíram para o desenvolvimento da região do PRIQs.

Itatiaia e Porto Real são cidades emancipadas da cidade de Resende através do “apoio” e do desenvolvimento industrial de grandes empresas. Itatiaia em 1849 teve influência abrigando duas transnacionais: a Xerox¹⁷, especializada na produção de máquinas copadoras, em 1973, e a Michelin, que, desde 1991, produz cabos e aros para pneumáticos” (LIMA, 2005, p. 14). E Porto Real conquistou sua emancipação no ano de 1995 através do desenvolvimento da CIA Fluminense de Refrigerantes e de negociações sobre os lucros da Man com a cidade de Resende. Líderes de Porto Real utilizaram a Man como atributo de troca para emancipação, porque a empresa estava sob terras distrito de Porto Real, e até então os lucros da indústria pertenciam a Resende. Logo, o acordo se deu da seguinte forma: a emancipação em troca dos lucros da Man se manterem na cidade de Resende; acordo fechado. Em 2001, a Peugeot Citroen se instalou em Porto Real e supriu o espaço econômico em aberto deixado pela Man. (LIMA, 2005) Ter se emancipado devido a participação de grandes empresas neste processo se

caracteriza como uma visão positiva por parte dos moradores destas cidades em relação à presença de indústrias de grande porte no Sul Fluminense.

Economicamente as indústrias contribuíram para com as cidades pagando o imposto sobre circulação de mercadorias-ICMS, que muitas vezes são negociados com as prefeituras em investimentos na cidade. Investimentos em projetos que perpassam desde a preservação do meio ambiente, à educação (como ocorreu a parceria entre o SESI e empresa Man em Resende), ao apoio em esportes (à exemplo do apoio da Land Rover ao time de Rúgbi em Itatiaia e da Man ao time de futebol de Resende), à negociações em obras públicas, entre outros. Em Porto Real a Peugeot tem uma centralidade maior sobre o desenvolvimento da cidade, uma vez que trata-se de um pequeno município que diz conseguir se manter através dos impostos desta empresa, como é salientado abaixo:

A crise da Peugeot vai se refletir nos cofres públicos de Porto Real. Graças à montadora francesa, a pequena cidade, de 16 mil habitantes, recebe um vultoso repasse de ICMS. Em 2013, foram R\$ 137 milhões líquidos. Este valor dá ao governo a possibilidade de oferecer serviços públicos de qualidade e regalias como transporte coletivo gratuito. Além disso, é uma das cidades com o menor índice de desigualdade social e com o maior PIB per capita do estado. A Peugeot, mina de ouro de Porto Real, também é seu calcanhar de Aquiles. A cidade é praticamente refém da empresa, que gera 80% do total de ICMS arrecadado. “Se você tem uma dependência muito grande, a queda na produtividade da empresa compromete toda uma estrutura da cidade”, afirma o secretário de Administração e Fazenda da cidade, Jorge Irineu. Ele diz que não há nenhuma luz vermelha acesa na prefeitura, pois acredita na capacidade de recuperação da montadora. No entanto, diz que o ICMS deve ficar estagnado pelo menos pelos próximos dois anos. Porto Real está tentando reduzir a dependência da Peugeot. Em dezembro, foi sancionada uma lei que concede isenções de Imposto Sobre Serviços (ISS) e Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) para empreendimentos que se instalem por lá. “Também queremos fazer uma revisão no IPTU, que é muito baixo na cidade”, diz Irineu. (JORNAL O DIA, 16/03/2014)

As montadoras garantiram dependência tanto política quanto econômica das cidades de Itatiaia e Porto Real. Esta peculiaridade é vista como positiva pelos moradores e é influente na escolha dos trabalhadores quando escolhem o emprego industrial, uma vez que trabalhar nas montadoras não é só trabalhar na indústria ou em uma marca reconhecida mundialmente, mas é trabalhar nas empresas que fomentaram desenvolvimento político, econômico e social no território de moradia. Um problema se instaura quando as montadoras passam a fomentar incertezas em relação aos investimentos e ao emprego, e não mais somente garantias de desenvolvimento e garantias trabalhistas, trata-se do período de crise econômica. Como fica a apreciação pelo emprego industrial nestas condições? O status social ainda se encontra presente e sustentado pelas ações desenvolvimentistas políticas, sociais, educacionais, trabalhistas

presente na história da chegada da indústria nestas cidades? São questões norteadoras para exposição dos próximos tópicos.

3.3 A crise econômica e seu impacto no status social do trabalhador das indústrias automobilísticas.

A crise econômica do ano de 2014 decorrente do aumento do preço das commodities, da redução de exportações das mesmas, da baixa produção industrial e da instabilidade política surtiu vários efeitos na conjuntura social e trabalhista brasileira, como desemprego, aumento de impostos, dificuldade de investimentos, entre outros.¹⁰ Nesta dissertação, não cabe o objetivo de discutir as causas da crise que se inicia em 2014, mas sim os efeitos desta, nas formas de emprego do setor automobilístico do Sul Fluminense. Abordar os impactos desta crise na região dos PRIQs se fez necessária uma vez que esta foi uma preocupação de todos os entrevistados tratada como uma incerteza presente entre os trabalhadores das montadoras, e os moradores das cidades.

A intensidade com que a crise perpassa o setor impressiona os dirigentes e, conseqüentemente, os submetem a pensar saídas que contemplem, tanto a visibilidade da empresa na localidade, quanto seus interesses financeiros, como salienta o executivo Antônio Roberto Cortes quando é questionado sobre os efeitos da crise:

O executivo Antônio Roberto Cortes, CEO da MAN, fabricante dos ônibus e caminhões da marca Volkswagen, diz estar passando pelo maior desafio de sua carreira. “Se considerarmos o auge do mercado, em 2011, a queda para o ano passado foi de 70%, no setor de caminhões”, afirma. “É muito.” Cortes é um veterano da indústria automotiva – o que aumenta o peso de suas palavras. Ele entrou nesse mercado em 1979. Participou da criação da Autolatina, joint venture entre Ford e Volkswagen no Brasil e na Argentina, em 1986, e foi estrategista da Ford, em Detroit, no início dos anos 1990. “Mas essa crise tem data para acabar”, ressalta. “Resolvendo a crise política, o otimismo volta.” Ele não sabe exatamente, no entanto, quando isso irá acontecer. De qualquer forma, desde o final do ano passado, Cortes vem preparando a MAN para os novos tempos. (ISTO É, 19 de abril de 2016.)

¹⁰ “A economia brasileira encontra-se formalmente em recessão desde o segundo trimestre de 2014, segundo o Comitê de Datação do Ciclo Econômico (Codace) da Fundação Getúlio Vargas. O produto **per capita** brasileiro caiu cerca de 9% entre 2014 e 2016. Essa situação cria um ambiente de forte pressão para uma pronta recuperação da economia brasileira. [...] A crise resulta de um conjunto de choques de oferta e de demanda. Primeiramente, o conjunto de políticas adotadas a partir de 2011/2012, conhecido como Nova Matriz Econômica (MNE),¹ reduziu a produtividade da economia brasileira e, com isso, o produto potencial. Mais, esse choque de oferta possui efeitos duradouros devido à alocação de investimentos de longa recuperação em setores pouco produtivos.” (FILHO, p. 51, 2017)

Neste contexto as empresas começaram a pensar em alternativas que permitissem o mínimo de estabilidade frente as relações de produção e de trabalho. As primeiras medidas anunciadas e tomadas pelas empresas neste momento foram alternativas para evitar demissões: férias coletivas, programas de qualificação, redução de turnos através do Programa de Proteção ao emprego – PPE¹¹, entre outros com apoio das políticas do sindicato. Parcerias com o governo também foram feitas pra evitar demissões, através de programas de qualificação profissional; o Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT , cursos oferecidos aos trabalhadores em seu horário de trabalho, ao invés dos trabalhadores exercerem o trabalho na fábrica, exerciam o curso e recebiam normalmente por isso. Foi uma forma da fábrica reduzir gastos com turnos de produção – como energia elétrica, e evitar demissões no período de baixa rentabilidade. A Peugeot Citroen começou a enfrentar a crise com esse método, reduzindo um turno e inserindo os trabalhadores aos cursos do FAT, como relatam trabalhadores em uma reportagem:

Em função da retração do consumo interno de veículos e da crise na Argentina, que afetou as exportações, a Peugeot suspendeu um dos turnos e reduziu em 27% o volume de sua produção para 450 unidades por dia. Desde 17 de fevereiro, 650 trabalhadores do turno suspenso estão fazendo cursos de qualificação. A perda de mercado interno e crise na Argentina afetaram vendas da empresa francesa no Brasil. Essa turma é a mais insegura. Alguns temem não conseguir voltar ao trabalho no final da suspensão e outros preferiam ter sido demitidos para procurar oportunidades em outras montadoras da região, como a MAM e a Nissan. “Estou indignado. Não podemos procurar trabalho porque somos obrigados a frequentar o curso para sermos pagos”, afirma um funcionário que não quis se identificar. (Jornal O DIA, 16 de março de 2014)

A Man também aderiu o sistema do FAT. Foi uma saída emergencial que possibilitou diminuir a taxa de demissões das empresas e conseqüentemente de desempregados da região. A Man foi ainda mais além promovendo em parceria com o Sindicato dos Metalúrgicos o PPE (Programa de Proteção ao Emprego), que trata-se da redução dos horários de trabalhos da fábrica, com jornadas de segunda a quinta feira e com folga nas sextas feiras que vigorou de 2015 à 01 de junho de 2017.

11 O Plano de Proteção ao Emprego – PPE é um programa que visa preservar os empregos dos trabalhadores de empresas que se encontram temporariamente em situação de dificuldade econômico-financeira. No período de adesão ao PPE, os empregados beneficiários do PPE têm jornada de trabalho reduzida, em até 30%, com redução proporcional do salário. Durante o Programa, os empregados beneficiados recebem compensação pecuniária de até 50% do valor da redução salarial, limitado ao montante correspondente a 65% da parcela máxima do benefício do seguro-desemprego. A empresa fica impedida de efetuar demissões arbitrárias, ou sem justa causa, no período de adesão. Após o seu término, pelo prazo equivalente a um terço do referido período. (Fundo de Amparo ao trabalhador, site Ministério do Trabalho <http://portalfat.mte.gov.br/programas-e-acoas-2/caged-3/perguntas-frequentes/programa-de-protecao-ao-emprego/> Acesso julho 2018)

Uma das principais ações que as empresas procuram tomar no momento de crise, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos Fluminense, é procurar medidas de redução de gastos para evitar demissões. A repercussão da notícia de que a empresa está demitindo é associada pelos trabalhadores e pela população a sentimentos de desprezo e falta de credibilidade da empresa para com os moradores locais. Os moradores se sentem inseguros já que as montadoras juntamente com o poder público vendem a imagem de desenvolvimento, progresso, emprego, sustentabilidade, plano de carreiras e na prática são reproduzidos retrocesso como demissões, reduções de turnos, reduções de salários, precarização do trabalho, etc; assim, ao mesmo passo que historicamente a população enxergue o emprego na indústria como fonte de status social, admite-o como um emprego incerto frente ao contexto econômico nacional.

Frente às dificuldades do período, o diretor da MAN, salienta o contexto fabril do Sul Fluminense como seu aliado para superação da crise, assim como suas estratégias de inovação:

Apesar de ser um momento difícil, Cortes se mostra orgulhoso pela condução desse processo, feito por meio de programas de demissão voluntária (PDV). A empresa também aderiu ao Programa de Proteção ao Emprego, do Governo Federal, e flexibilizou a jornada de trabalho – hoje, a fábrica funciona só quatro dias na semana. Nesse ponto, a MAN contou com um lance de sorte. A região da cidade de Resende, no Rio de Janeiro, onde fica a fábrica da companhia, recebeu nos últimos anos novas fábricas automotivas, de empresas como Nissan, Jaguar Land Rover e Hyundai. Os trabalhadores que saíam no PDV arrumavam emprego rapidamente. O número de funcionários no complexo produtivo de Resende caiu de 5,5 mil para 3,5 mil, sendo apenas 1,5 mil diretamente contratados pela MAN. Juntamente com o PDV, a MAN lançou um programa para incentivar a antecipação de aposentadorias. Cortes acredita que é preciso rejuvenescer a empresa, sem abrir mão da sua experiência – do alto dos seus 61 anos de idade e quase 40 anos de mercado automotivo. O programa foi um sucesso, diz ele, sem revelar o número de aderentes. As áreas de engenharia e vendas contam com novos diretores e vice-presidentes, todos na faixa dos 40 anos de idade. Leandro Siqueira, de 42 anos, o responsável pela engenharia, é o expoente dessa nova geração, que conta também com Antonio Cammarosano (45), diretor de vendas de caminhões, Jorge Carrer (41), responsável pelas vendas de ônibus, e Luciano Cafure (41), que responde pelos mercados internacionais. “Estamos focando muito em conectividade e digitalização, além de novos meios de propulsão”, afirma Siqueira, cujo antecessor, Gastão Rachou, foi um dos executivos que se aposentou. (ISTO É, Dinheiro, 26 de abril de 2016)

Cortez (2016) destaca que, ainda que as empresas instaladas na localidade há mais tempo estejam vivendo um momento de crise de produção, gerando demissões, aposentadorias antecipadas e menos disponibilidade de empregos, os trabalhadores não se sentem abandonados ou diminuídos, uma vez que outras possibilidades são abertas no contexto dos PRIQs com a chegada de novas indústrias automobilísticas.

Por outro lado, trabalhadores tendem a reforçar a preocupação com o momento pelo medo de ficarem desempregados e pelas histórias das trajetórias de antigos trabalhadores no

momento de crise. O significado do medo de estar desempregado é associado à experiências anteriores ocorridas na localidade, como exposto nas falas de líderes sindicais em entrevista ao Jornal o Dia em 2014:

“O clima está péssimo”

Na fábrica da Peugeot, onde trabalham 4.300 funcionários, o clima é de tensão. “Está péssimo. Ninguém sabe se vai voltar a trabalhar”, afirma o funileiro Luíz Rondelo Teixeira, 34 anos. O sindicato da categoria não acredita em demissões no momento, mas teme que o mau desempenho na empresa se reflita em precarização do trabalho. “O medo é que essa situação deixe a gente enfraquecido para negociar o reajuste deste ano e a participação nos lucros”, afirma o diretor Bartolomeu Citeli. Segundo ele, a prioridade é evitar demissões. “Não queremos um exército de desempregados, já passamos por isso. Nos anos 90, quando a Companhia Siderúrgica Nacional foi privatizada, havia engenheiro disputando vaga de garí”, lembra. (Jornal O DIA, 16 de março de 2014)

O medo do desemprego é tratado de forma individualizada pelos efeitos desta ocorrência na vida de cada trabalhador e de forma coletiva considerando os impactos que este fator pode gerar em massa nas cidades, como exemplificado na passagem acima em um momento de crise da empresa CSN em Volta Redonda.

Ademais, o significado subjetivo do desemprego, principalmente quando afeta trabalhadores mais antigos, é associado a perda de garantias. Quando nem mesmo as pessoas mais antigas nos postos de trabalho estão “seguras” em seu emprego, a incerteza e a descrença de um futuro ou de uma carreira de trabalho no ramo automobilístico começa a ser pensado entre as pessoas da região dos PRIQs. Comentários neste sentido foram ressaltados em alguns relatos durante o campo, o primeiro de uma esposa: “Meu marido foi demitido mesmo com vinte e um anos de fábrica. Uma forma de não manda-lo embora, foi a transferência dele pra Manaus, ele foi”, outro de um líder sindical:

Não se vê mais o orgulho de trabalhar em montadora na cidade, já houve esse orgulho. Hoje pra mim parece normal, pois a pessoa entra em uma, sai, vai pra outra, não tem aquele plano de carreira aquela garantia de um futuro como antes. Ao sair no calçadão podemos perceber que já visualizamos bem menos gente uniformizada do que antes. A incerteza e a flexibilidade parece ter substituído o orgulho já que estamos perpassando por este momento de crise. (Relato líder sindical, 2016)

A profissão de trabalhador de fábrica parece prevalecer como símbolo de status social na cidade, mas ao mesmo tempo está rodeada de incertezas perante o momento político e econômico do país: a crise. Com o objetivo de verificar como o status social vem se constituindo neste contexto na posição do trabalhador das montadoras, os próximos tópicos visam compreender como foi construído o status social entre os trabalhadores nas montadoras e identificar no trabalho de campo como os símbolos de status são destacados no atual cotidiano

das cidades.

3.4 Sistemas de trabalho das montadoras e sua influência no status social dos trabalhadores.

Como salientado anteriormente a Man chegou em 1996 na cidade de Resende como uma aposta de superação da crise vigente provocada pelo fechamento de algumas fábricas que, anteriormente, impulsionavam a economia na região. Na expectativa de superação deste momento econômico difícil na localidade o emprego na fábrica era uma das variáveis mais esperadas por parte da população. Entretanto, a contratação de trabalhadores não ocorreu de forma direta devido ao sistema de organização da produção que a empresa reproduziu na cidade: o consórcio modular.

Em termos de gestão pode-se basear os modos de funcionamento da fábrica a partir da seguinte frase dita pelo diretor organizacional da Man, R. Barreti : “ A ideia é a seguinte: a casa é nossa, a mobília é de vocês”. (Ramalho, 2006) Em resumo, empresas que no caso seriam fornecedoras são instaladas dentro da fábrica em “baias” onde cada qual desempenha seu trabalho. Mas pensando sob essa lógica, como ficou a relação dos trabalhadores e as respectivas empresas que compõe o consórcio? Cada empresa teria sua forma de lidar com trabalhadores ou as relações trabalhistas funcionam de forma igualitária? Os trabalhadores pertenceriam a estas empresas fornecedoras ou à Man?

Várias demandas foram acordadas entre trabalhadores e sindicatos. A primeira questão foi em relação ao salário: todas as empresas deveriam se basear no mesmo piso salarial e nos mesmos benefícios trabalhistas para evitar disputas entre os trabalhadores e empresas envolvidas. A segunda questão levantada como princípio de exigência, parte de características simbólicas de representatividade no trabalho, a questão do transporte de suas casas até às fábricas; todas as empresas devem utilizar o mesmo transporte nomeado como “ônibus da VOLKs”, hoje “ônibus da MAN” nos respectivos horários de turno. Outra questão levantada que condiz como a característica simbólica mais importante para os trabalhadores tratou-se do uso do mesmo uniforme para todas as empresas do consórcio, o qual possui a *logo* da Man.

Estas primeiras características nas relações de trabalho da empresa geraram uma boa visibilidade pelo emprego na indústria, visto que este possuía um salário mais alto que média regional, oferecia transporte de casa até o trabalho e ainda se tratava de uma marca reconhecida mundialmente. Para fazer parte deste grupo de trabalho bem visto pelos moradores de Resende,

a exigência era possuir escolaridade do ensino médio completo e preferencialmente cursos de qualificação oferecidos pelo Senai. Esta dimensão foi detalhada por Cordeiro:¹²

É importante qualificar este mercado de trabalho, uma vez que fazer parte desse grupo é percebido por muitos como um “sonho”, como nos fala a mesma orientadora pedagógica,

“(...) eles [os alunos] estão sonhando em terminar o Ensino Médio para tentar entrar numa fábrica, mesmo que não entre, mas pelo menos eles foram estimulados durante este tempo para conseguir caminhar mais à frente.”. (CORDEIRO, 2008, p.58)

O sonho de trabalhar nas montadoras se relaciona com o fato de que, além das garantias trabalhistas que a empresa proporciona como plano de saúde, carteira assinada, etc., há características simbólicas atribuídas ao emprego industrial como transporte particular, uniforme e o papel social que as indústrias automobilísticas desempenham no contexto social.

Tratar das características simbólicas da Peugeot é um pouco mais complexo que tratar da Man, pois a Man faz um trabalho de aproximação e diálogo com sindicato e trabalhadores, a Peugeot já lida com essas duas frentes com menos diálogo. Na Peugeot a organização do trabalho funciona com seus fornecedores próximos também, mas não na mesma linha de montagem. Mantém sua montagem na fábrica, particular, dividida no setor de chaparia, montagem e pintura. A relação da fábrica com o sindicato é conturbada por uma resistência da empresa em ceder visitas de sindicalistas no ambiente de trabalho. A empresa tende a impedir organizações e demandas dos trabalhadores através de uma política de monitoramento, observação, e imposição de trabalhos e metas. (RAMALHO e SANTANA, 2006) Sob estas características a Peugeot tem uma rotatividade de trabalhadores maior que a Man.

Por possuir menos diálogo com as demandas dos trabalhadores e ter uma rotatividade maior de trabalhadores na empresa, é mais difícil traçar pontos da identidade e das características subjetivas ressaltadas pelos trabalhadores desta empresa na região. Havia um impasse entre “ser trabalhador da Peugeot Citroen”, pois ao mesmo tempo que se verifica exaltação do trabalhador e dos moradores pelo fato de estar agregado à uma empresa que fomenta o desenvolvimento de Porto Real, há incerteza no que diz respeito aos postos de

¹²Marina Cordeiro realizou sua pesquisa no ano de 2008 que teve o objetivo de verificar a relação dos moradores do bairro Cidade Alegria com o ensino médio e com acesso as empresas. “Vale lembrar que as famílias entrevistadas e escolas visitadas são todas do bairro Cidade Alegria e imediações, mais afastado do centro de Resende, caracterizado como “bairro de trabalhadores”; e que o número de trabalhadores das empresas no bairro é tão expressivo que ao caminhar por suas ruas no horário da troca de turnos das fábricas é possível ver inúmeros trabalhadores, uniformizados, aguardando o transporte da empresa nos pontos de ônibus, esquinas ou até mesmo nas próprias portas de suas casas.” (CORDEIRO, 2008, p.58)

trabalho devido a forma flexível que a empresa lida com os trabalhadores. (RAMALHO e SANTANA, 2006).

Atualmente para manter uma boa visibilidade por parte da população local, a Peugeot desenvolve um programa de qualificação, principalmente de jovens estudantes, o qual facilita a permanência de trabalhadores na fábrica. Convênios com o FORMARE¹³, desenvolvido pela Fundação Iochpe¹⁴, possibilita jovens com classe baixa (1 salário mínimo) a desenvolverem uma formação técnica dentro da linha de produção da empresa. Muitas histórias de subida de cargos a partir de estágios e qualificação profissional são encontrados na Peugeot, como o caso de dois entrevistados em uma reportagem para o jornal “A voz da cidade” em 2016 quando a empresa completou 15 anos na região: “Hoje eu trabalho no setor administrativo com a gestão de pessoas, mas eu iniciei na linha de produção, fui uma das primeiras mulheres a ser contratada na montagem, ai hoje estou na parte de escritório, administrativa”¹⁵

Outro depoimento que enfatiza essa discussão: “Comecei aqui como operador de montagem. É uma troca, a empresa investiu muito em mim e tem o retorno do meu comprometimento e do bom trabalho que a gente faz no dia a dia com amor né, na verdade.”¹⁶ Outro funcionário responsável pela solda também relata:

13O Formare é um programa da Fundação Iochpe que, a partir de parcerias com empresas de médio e grande portes, oferece cursos de **educação profissional*** (*ou ensino profissionalizante*) para jovens a partir de 16 anos de famílias em situação de vulnerabilidade social. Os cursos proporcionam a oportunidade de formação inicial para o mundo do trabalho e têm a duração de aproximadamente um ano. As aulas são ministradas pelos próprios funcionários nas instalações da empresa. Além do benefício aos jovens formados pelo Formare, a empresa que se torna parceira melhora seu clima organizacional ao incentivar a atividade voluntária entre seus colaboradores que, após passarem por processo de formação, atuam como educadores voluntários em sala de aula. O curso se desenvolve em um ambiente com recursos adequados e os alunos contam com profissionais qualificados e atualizados sobre os temas tratados em aula. A orientação pedagógica baseia-se nas recomendações do Ministério da Educação (MEC) que prevê o desenvolvimento de competências e habilidades obtidas a partir da associação entre teoria e prática. Os jovens qualificados pelos cursos recebem certificado reconhecido pelo MEC emitidos por instituição federal de ensino tecnológico, a UTFPR (Universidade Tecnológica Federal do Paraná). (Disponível em <http://www.formare.org.br/formare/o-que-e-o-formare/nossa-historia>. Acesso Janeiro de 2018).

14Instituída em 1989 pela Iochpe-Maxion S/A --grupo empresarial que opera nos segmentos de autopeças e equipamentos ferroviários--, a Fundação Iochpe desenvolve programas nas áreas de educação, cultura e bem-estar social, realizando parcerias com entidades públicas e privadas. A Fundação Iochpe é uma organização civil sem fins lucrativos, qualificada como OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público), que se dedica a apoiar profissionais e empresas em suas ações de investimento social. Mantendo a educação de crianças e adolescentes como prioridade, a Fundação Iochpe apoia ações de investimento social e atividades culturais, beneficiando mais de cento e vinte mil pessoas em vários Estados. (Disponível em <http://www.formare.org.br/formare/sobre-a-fundacao-iochpe/quem-somos>. Acesso em Janeiro 2018.)

15 Luciane Carvalho – Responsável Gestão de Pessoas Montagem. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=J5Sw1IDnAOk>. Acesso em Janeiro de 2018.

16 Cléber Duizit, Coordenador de Projetos, Idem nota 12.

Eu fiz o curso de 2008 pra 2009, a partir daí eu entrei em uma empresa terceirizada na área de usinagem, pela PSA mesmo, e fiquei lá durante sete meses. Depois, ingressei na faculdade, na graduação de engenharia de produção em Resende. E a partir daí tive oportunidade de estágio na área de chaparia, onde fui efetivado em 2010 e me encontro nesta até o momento. Atualmente sou especialista de solda da chaparia, trabalho no setor de engenharia de processos e meu sonho é continuar crescendo e contribuindo dentro da empresa porque desde de 2008 a Peugeot foi um progresso na minha vida.¹⁷

Obviamente, como estes relatos fazem parte de um vídeo que retrata os quinze anos da empresa Peugeot Citroen na região, são enfatizados casos de sucesso. Mas o intuito é destacar que a maioria das trajetórias selecionadas pela empresa remete-se ao crescimento que as pessoas adquiriram através da qualificação e não majoritariamente aos trabalhadores mais antigos, ou pessoas que se especializaram na mesma área e permanecem desde quando a empresa se consolidou.

Ainda que a Man e a Peugeot tenham se consolidado no mesmo contexto e em períodos próximos, as estratégias de trabalho, política, e a relação da população local com estas empresas ocorrem de formas distintas. Os valores ressaltados pelas indústrias com a população são distintos, ao invés de tentar uma relação com o trabalhador mais próxima e duradoura a Peugeot opta por analisar o crescimento e o interesse individual de cada trabalhador em desenvolver/crescer na empresa.

As empresas que se instalaram recentemente na região a Nissan (2014) e a Land Rover (2016), já se depararam com um terreno estruturado para inserção da indústria. Não foi necessário tantos acordos, negociações, já que os agente políticos locais já estavam cientes dos benefícios e das consequências advindos das experiências anteriores. Entretanto as empresas não deixaram de desenvolver projetos para população local a fim de garantir sua legitimidade perante as outras empresas e reduzir impostos com tais investimentos.

A Land Rover localizada em Itatiaia, preza ações de preservação ao meio ambiente, dando destaque às reservas do Parque Nacional de Itatiaia. A empresa ressaltou medidas que promovem a qualificação profissional, de incentivo ao esporte, em específico o Rúgbi no Rio de Janeiro e incentivo à aulas de música na cidade de Itatiaia¹⁸.

17 Marcilei Augusto, Responsável de Solda, Idem nota 12.

18 Informações retirados da página Land Rover facebook: <https://www.facebook.com/search/str/land+rover+itatiaia/stories-keyword/stories-public> e da Hyundai do site oficial da empresa (<http://www.hhib.com.br>) Acessos em maio de 2018.

Uma ação que tem gerado um sentido simbólico relevante ao emprego na indústria pela população local dos PRIQs é a promoção de grandes eventos para os trabalhadores em datas comemorativas. Atitudes de comemorações e reconhecimento compartilhadas nas redes sociais de trabalhadores geram sentimento de pertencimento e identificação à um trabalho diferenciado. Diferenciado por valorizar seus trabalhadores e promover eventos que proporcionam além de trabalho lazer e entretenimento. Esta estratégia é muito utilizada na montadora Nissan em Resende.

A Nissan foi inaugurada na cidade em Abril de 2014, ano que o setor automobilístico começou a sentir os efeitos da crise econômica. A empresa foi vista por muitos como uma instalação que poderia não dar certo, devido, primeiro ao período em que iniciou seus trabalhos (crise no setor automobilístico), e segundo pela a proposta que a empresa apresentava nesse momento de dificuldade econômica, a de ter um Complexo Industrial completo no Brasil, como é discriminado no site da empresa:

Inaugurado em abril de 2014, a unidade industrial permite que a Nissan produza com muita qualidade seus veículos no Brasil. O foco na qualidade fez a Nissan tomar a decisão de ter um Complexo Industrial completo no país, garantindo assim seus elevados padrões mundiais de produção, com áreas de estamparia e de injeção de plásticos dentro de sua unidade, algo incomum nas fábricas instaladas no Brasil em função da complexidade e dos elevados valores de investimentos que exigem. Com estas áreas integradas ao processo, ganha-se, além de qualidade, em tempo de produção, redução de estoques e flexibilidade para o *mix* de fabricação. Essa unidade industrial recebeu um dos maiores investimentos realizados no país para a construção de uma fábrica de automóveis, de R\$ 2,6 bilhões, exatamente para ter esse ciclo de produção completo. No total, a capacidade é para produzir até 200 mil veículos e 200 mil motores por ano. O conceito de fábrica sustentável do Complexo Industrial da Nissan em Resende vai além do uso de equipamentos de última geração e processos avançados de produção de veículos e motores. O compromisso em ser uma unidade verde, uma das mais sustentáveis da Nissan em todo o mundo, nasceu já na concepção do projeto dos prédios e de toda a infraestrutura.¹⁹

A Nissan investiu em uma fábrica com tecnologias de ponta e em um projeto voltado para produção sustentável. De início promoveu aproximadamente 1000 empregos diretos na cidade, e investiu em um projeto de qualificação com o objetivo de familiarizar os trabalhadores

19 Disponível em <https://www.nissan.com.br/experiencia-nissan/noticias-e-eventos/complexo-industrial-de-resende-monta-primeira-carroceria-do-crossover-nissan-kicks.html> Acesso em janeiro de 2018. Vale lembrar que quando a Volkswagen se instalou na região, veio com a proposta do consórcio modular frisando que este modelo seria modernizante e inovador. Mas não contava com estruturas “*high tech*”: “a primeira vista não parece uma fábrica *high tech*. Ao invés de máquinas e robôs, o visitante encontra as montanhas do Vale do Paraíba, e se tiver sorte pode até ver o sol invadindo a linha de montagem. Mas isso é apenas um dos detalhes que distingue essa nova unidade da VW em Resende. Toda a atmosfera foi projetada para dar uma sensação de liberdade para o empregado. O objetivo foi de evitar a fadiga e com ela a perda de produtividade. (Appud RAMALHO, ABREUE BEYNON, p.79, 2005. O Globo, 2/11/1996).

com seu método de trabalho. Firmou parcerias de qualificação com o SESI/SENAI, pois ainda que, pudesse contar com a mão de obra qualificada pela Man e Peugeot, o sistema de produção é diferenciado das demais.

A empresa, de origem japonesa, obteve uma certa dificuldade de implementar seu modo de produção aos trabalhadores locais, uma vez que o trabalho é concebido e valorizado de uma forma diferenciada entre os japoneses e os brasileiros, considerando, principalmente, a diferença entre as leis trabalhistas do Japão e do Brasil em relação ao trabalho na fábrica:

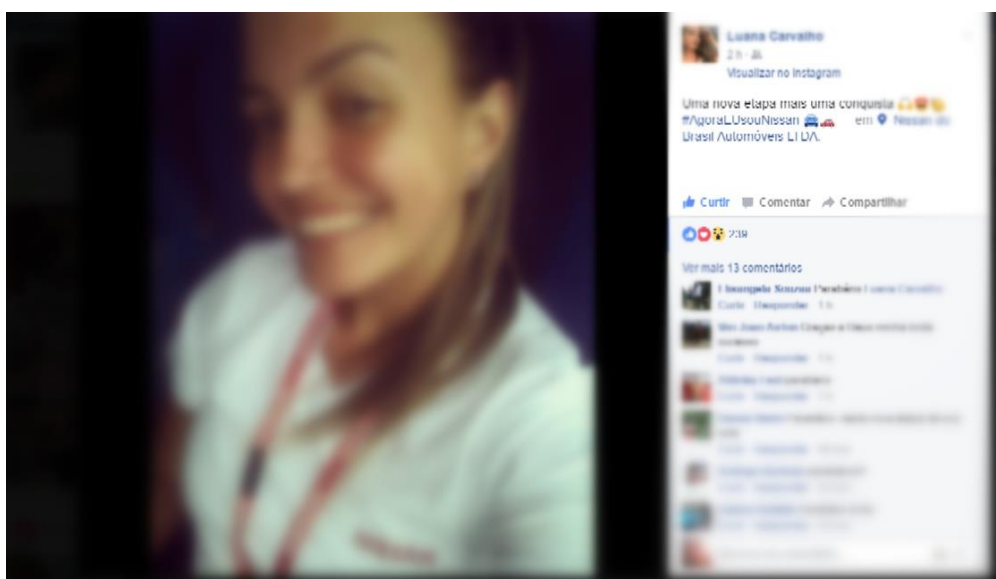
“No início era bem difícil, porque a empresa queria fazer coisas extraordinárias, como por exemplo descontar a hora do horário de almoço das horas de trabalho. Ou seja, a hora de almoço não era contada como hora de trabalho, assim, trabalhávamos uma hora a mais. Além disso a empresa é bem restritiva e pontual com relação a sindicato. Algumas negociações foram feitas para melhoria, porque estava dando muito problema.” (Ex funcionária do setor de logística)

Com o princípio de perfeição e “trabalho duro” dos japoneses, a permanência de trabalhadores na empresa foi difícil no início. Ações como horas extras obrigatória, assédio entre os trabalhadores efetivos e temporários nas políticas da empresa faziam parte do cotidiano de trabalho, como completa a ex funcionária:

“Quando chegava datas comemorativas, à exemplo de uma festa da família, era só a família de efetivos, crianças dos efetivos, temporário não tinham esse direito. Tinha muito problema na época, não sei como está agora.” (Ex funcionária do setor de logística)

Neste caso seria necessário um estudo mais específico da empresa a fim de mapear tais fatos. A questão evidenciada nesta dissertação é se são ressaltados símbolos de status social no fato de ser trabalhador destas empresas, caracterizadas como montadoras. Mesmo com certos tratamentos controversos por parte do estilo de trabalho da empresa, percebe-se através de postagem nas redes sociais e em relatos dos trabalhadores um entusiasmo por fazer parte do “time Nissan” (termo que os trabalhadores e os líderes empresariais se denominam).

Figura 2: Funcionária com uniforme da Nissan, coloca como legenda: Uma nova etapa mais uma conquista. #AgoraeusouNissan



Fonte: FACEBOOK, retirada da página de localização da empresa Nissan: Nissan Brasil Automóveis LTDA.

Disponível em: <https://www.facebook.com/nissanbrasil/>.

Na legenda da foto exposta acima, a funcionária escreve: “Uma nova etapa mais uma conquista. #AgoraeusouNissan. Trabalhar em uma montadora significa “ser da empresa”, no caso da Man “ser da primeira empresa instalada na região e que preza um relacionamento familiar”, no caso da Peugeot “ser da empresa que deu autonomia a Porto Real e preza a qualificação profissional”, no caso da Land Rover “ser da empresa que chegou recentemente e está investindo na cidade de Itatiaia” e ser da Nissan “ser da empresa que promove grandes eventos de reconhecimento aos trabalhadores”. Estes são valores subjetivos encontrados contribuintes para a construção do status social dos trabalhadores de fábrica na região dos PRIQs, por conseguinte se fez necessário abordar a relação estratégica dos sistemas de trabalho que as empresas desempenham com seus trabalhadores, na medida em que estas corroboram para construir um ideal para as pessoas da localidade sobre o que significa fazer parte e se integrar ao emprego nas montadoras.

...

Este capítulo teve como objetivo apresentar o contexto de instalação das montadoras no Sul Fluminense e a influência deste processo nos valores atribuídos ao emprego industrial na localidade. Foi feito um resgate histórico do período de instalação das empresas e um mapeamento das principais características ressaltadas pelos moradores, de cada sistema de

trabalho desenvolvido pelas empresas. É perceptível que o status social do trabalhador das indústrias automobilísticas é construído de acordo com o histórico de instalação das montadoras na região, dado as influências que estas empresas promovem nos contextos sociais onde se instalaram e pelos modos de trabalhos que cada montadora desenvolve, onde cada qual atribui uma forma de identidade à seus trabalhadores na região dos PRIQs. Ainda que a crise gere incertezas no emprego industrial, valores admitidos a quem conseguiu permanecer nesse emprego não se excluem, à exemplo da exaltação da mulher da foto ao se integrar à empresa Nissan. No próximo capítulo será feito um trabalho de mapear como o status social parece ter se delineado com os efeitos da crise econômica presente, e expor se esta característica (status social) ainda faz sentido na vida de trabalhadores e de pessoas que estão aptos a iniciar emprego nas montadoras da região.

4. MAPEANDO O STATUS SOCIAL DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO CONTEXTO ATUAL: METODOLOGIA APLICADA

Para analisar a questão do status social dos trabalhadores da indústria automobilística, o planejamento metodológico estava pautado em realizar entrevistas, acompanhamentos de vida e mapeamentos da questão com os próprios trabalhadores das indústrias automobilísticas da localidade. Entendendo que o acesso de pesquisadores às empresas é algo bem restrito, a primeira instituição a ser abordada com o objetivo de possibilitar o primeiro contato com os trabalhadores foi a Sub sede do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do Sul Fluminense, em Resende, denominado como “casa do metalúrgico”.

Na “casa do metalúrgico” entrevistas semi estruturadas foram realizadas com líderes do sindicato a fim de verificar se há um status social entre os trabalhadores e buscar contato direto com estes operários. Os líderes entrevistados na “casa do metalúrgico” foram bastante solícitos na colaboração com relatos e com atributos que acrescentaram na pesquisa. Durante a entrevista chegaram a oferecer visitas nas fábricas, entretanto, como as empresas passavam por um momento difícil em 2016 devido à crise econômica, na data que havíamos marcado a visita houve redução de turnos, e conseqüentemente parada na produção. Deste modo, os entrevistados justificaram a impossibilidade da visita devido à redução de turnos das empresas, se comprometendo a marcar o encontro assim que a situação se regularizasse. Neste caso, se tratava da empresa Man, que voltou a operar a produção normalmente no início de 2017, ano em que não consegui mais contato com os informantes, pois, não frequentavam mais o sindicato e não respondiam as mensagens enviadas e nem as ligações realizadas.

Outra possibilidade de acesso direto aos trabalhadores ocorreu durante uma conversa com um professor do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT na escola onde trabalho em Resende. A escola realizava uma parceria com FAT, através do aluguel de salas para as aulas dos cursos de qualificação oferecidos, e, ao ouvir minha conversa sobre o assunto com a secretária da escola, esse senhor se apresenta como professor destes cursos e ex trabalhador da Man. Conversando um pouco mais, me explica a função do FAT de amparar o trabalhador no momento em que a empresa passa por dificuldades econômicas, com o objetivo de evitar demissões. Explica que os cursos tratam-se de qualificações e que os trabalhadores recebem normalmente desde de que garantam presença nas aulas. Conta que estava com turmas da Man e iria iniciar com uma turmas na Hyundai, e que as aulas estavam acontecendo no sindicato.

O professor diz que os trabalhadores direcionados ao FAT pelas empresas chegam muito desanimados, já que contando com possibilidade de demissão. Algumas turmas voltam para o trabalho, mas a maioria dos trabalhadores depois de um tempo de FAT são demitidos. A incerteza corre lado a lado dos alunos do curso, por isso o educador conta que trabalha em suas aulas além de conhecimentos técnicos, os conhecimentos motivacionais a fim de animar este trabalhador da indústria automobilística a não “desanimar de sua carreira” neste ramo. Disse que estava com bastante tempo nas aulas, e me perguntou se não queria participar de alguma aula pra conversar com trabalhadores, estabelecer contato com eles, pra que eles me contassem um pouco mais sobre o significado deste emprego na região. As aulas estavam acontecendo no sindicato, então marcamos logo pra semana seguinte, na quarta-feira às oito horas da manhã. Cheguei no sindicato no dia e na hora marcada e fui surpreendida pela notícia dada pela secretária de que o professor havia sofrido um infarto, estava com sequelas, em estado grave, e assim não iria exercer sua função por tempo indeterminado. Procurei contato com conhecidos pra tentar contato na casa do professor, mas as sequelas afetaram a fala do professor, assim, a conversa foi impossibilitada.

Após o ocorrido, consegui o contato do coordenador – o “chefe” do professor – do FAT na direção da escola, com o objetivo de não perder o contato com aquelas turmas de trabalhadores da indústria automotiva. Fiz uma ligação, contei a história do contato com professor, e tentei um encontro para uma conversa/entrevista. A primeira frase proferida pelo coordenador no telefone foi: “Se for pra falar de empresa, não posso falar nada não”. Explicando a pesquisa, se dispôs a ajudar, mas em um entrevista realizada pelo telefone e já salientando que estava sem turmas do FAT no momento; sem mencionar se os trabalhadores das turmas do FAT haviam voltado ao trabalho ou demitidos. O contato se resumiu a essas considerações e a piadinhas como, “você pode vir a Barra Mansa que posso te explicar tudo melhor, tomar uma cerveja, etc.” Isto depois de ter se colocado com total indisponibilidade de ajudar.

O fato de ser mulher e jovem – 23 anos – foi uma das dificuldades encontradas para realização de trabalho de campo com operários da indústria automobilística. Visto de que o Brasil tem arraigado na história valores machistas, estar em contato com homens mais velhos e de sexo oposto, a imagem que pareciam ter era de uma “jovem inocente” que buscava informações sobre o trabalho industrial. Além de caracterizar como uma oportunidade de

relacionamento para alguns. Estratégias como usar roupas largas, aliança, roupas básicas e mais formais foram aderidas, mas ainda sim fui alvo de muitos comentários machistas.

Na dissertação de Cordeiro(2008) é relatado a facilidade de diálogos com as esposas/familiares do sexo feminino dos trabalhadores. Logo, procurei interlocuções com familiares de trabalhadores e de ex trabalhadoras das fábricas. O diálogo com as mulheres proporcionou acesso melhor à história de vida dos trabalhadores. Uma entrevista foi realizada com uma mulher em que o ex marido (Michelin) e o irmão (Man) são funcionários de fábrica na região a bastante tempo, com esta conversa foi possível mapear rompimentos e continuidades no status social do trabalhador da indústria automobilística. Outra conversa foi realizada com ex trabalhadora que conta sua experiência como mulher dentro do ambiente masculino e pontua como foi sua experiência evidenciando símbolos e significados do emprego na montadora PSA-Peugeot-Citroen.

Visto o cenário da pesquisa, ficou perceptível que o acesso a informações por meio de entrevistas não seria suficiente e em muitos casos não seria possível por conta da restrição de informações das empresas e dos próprios funcionários. Para identificar se o status social do “trabalhador das montadoras” ainda se faz presente na cidade de Resende, além de realizar um trabalho de campo nos “pontos de status” da cidade de Resende, a pesquisa delimitou o objeto de estudo através da análise da concepção do trabalho de fábrica pelas pessoas que estão de alguma forma se formando, e, se tornando aptas a assumir esse trabalho caso queiram. Dentre estas pessoas estão: alunos do terceiro ano do ensino médio de escolas públicas e particulares, alunos de cursos técnicos e alunos e ex alunos do curso de engenharia automotiva de Resende. A escolha deste objeto sustenta-se do fato de que quando Cordeiro (2008) realizou sua pesquisa na cidade, estudantes do CIEP 347 associavam o término do ensino médio com a possibilidade de inserção no emprego em fábrica e a todas as garantias “status social” que esta profissão “oferece” no meio social.

Como destacado na introdução a cidade de Resende foi escolhida como local para a pesquisa devido a centralidade que os trabalhadores designam a cidade. Os símbolos de status sociais são exaltados principalmente nas instituições da cidade de Resende, já que entre as cidades de Porto Real, Itatiaia e Quatis (PRIQs) é a cidade que possui os melhores hospitais, as melhores escolas, os melhores comércios; trata-se da cidade mais desenvolvida.

Resende é o principal polo educacional entre as cidades que contam com a presença da indústria automobilística no território. A cidade de Itatiaia tem apenas 2 escolas, Porto Real 3

e ambas não oferecem ensino técnico nem ensino superior, assim, as pessoas que queiram estudar nestas linhas se locomovem até Resende. Além disso, Resende é a cidade a maior parte dos trabalhadores das indústrias automobilísticas, uma vez que se trata da cidade mais populosa entre os PRIQs.

Considerando instituições públicas e particulares, Resende possui dezenove escolas que possuem ensino médio, quatro instituições mais populares e presenciais que oferecem cursos técnicos (Federação da Indústria do Estado do Rio de Janeiro - Firjan, Instituto Federal Rio de Janeiro – IFRJ Campus Resende, Fundação de Apoio Escola Técnica - FAETEC, Convênios Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego Pronatec) e três instituições de ensino superior presenciais (Estácio de Sá, Associação Educacional Dom Bosco – AEDB e Universidade do Rio de Janeiro - UERJ).

Foram aplicados questionários com perguntas abertas e fechadas²⁰ em nove escolas nas turmas de 3º ano do ensino médio, em duas escolas técnicas, e em uma universidade no curso de Engenharia Automotiva, a fim de identificar os objetivos profissionais destas pessoas, e se, o trabalho na fábrica é considerado como um status social ou não²¹.

Ainda que os entrevistados não tenham o objetivo de trabalhar em fábrica, há uma pergunta que se volta para o significado de trabalhar em fábrica na cidade independente de sua opção profissional, a qual, inclusive, foi aplicada no questionário de José Ricardo Ramalho em 2009, aos trabalhadores da Man:

13) Na sua opinião trabalhar em fábricas na cidade de Resende significa (é permitido marcar mais de uma opção):

- a) Poder garantir o futuro da família
- b) Ter um bom salário
- c) Ser respeitado como trabalhador
- d) Ter estímulo para melhorar nos estudos
- e) Ter crédito no comércio
- f) Ter um emprego como outro qualquer
- g) Apenas um passo p/ um emprego melhor
- h) Ser respeitado no bairro
- i) Poder participar do sindicato
- j) Indiferente na cidade comparado a outras ocupações.

Através de questões como esta e outras presentes no questionário fica possível perceber rompimentos e continuidades na questão do status social de se ter um emprego na fábrica em

20 Anexo 2

21 A opção de manter os nomes das escolas em sigilo segue a questão ética da pesquisa, com objetivo de realizar outros estudos na região futuramente.

um período de crise. Pessoas que se encontram em um período de formação escolar/técnica/superior (sendo que a formação escolar não necessariamente está voltada para o setor fabril, mas a formação técnica e superior está voltada para o setor fabril) visualizam o trabalho nas montadoras como meio acesso a um status social no atual contexto? Essa é a pergunta que as questões do questionário tentam responder ao analisar as respostas, como será evidenciado nos próximos tópicos através do relato do campo e da análise dos dados.

4.1 Símbolos de status social da região dos PRIQs no contexto de crise econômica.

Como salientado anteriormente antes da instalação das montadoras na localidade, o mercado de trabalho era caracterizado por indústrias de médio porte, pelo setor comercial e por atividades agrícolas. Estes empregos proporcionavam algumas garantias básicas trabalhistas, como carteira assinada, mas poucos obtinham garantias como plano de saúde, convênios, transporte, uniforme, etc. Foi salientado acima que o fato destas garantias estarem presente no emprego industrial através da exigência dos sindicatos fez com que moradores atribuíssem valor ao emprego na indústria. Assim sendo, garantias proporcionadas através do emprego nas montadoras passam a se caracterizar como símbolo de status social, uma vez que possibilitam o contato dos trabalhadores com atributos ressaltados por uma classe social superior, como por exemplo, através do “atendimento em hospitais particulares” por intermédio do plano de saúde.

Este ideal foi construído a partir da chegada da Man e da Peugeot com garantias como: salários mais altos que a média da região, participação nos lucros da empresa – PLE no fim do ano, uso do uniforme, fornecimento de transporte exclusivo para as fábricas, plano de saúde, convênios com clubes, vale-alimentação, hora extra, cursos de qualificação, viagens de treinamento com a empresa, entre outros atributos que entre os anos 1990 e 2000 caracterizaram o emprego nas indústrias como os melhores da cidade entre os que exigiam ensino médio para se inserir.

Durante o trabalho de campo no ano de 2016 e 2017, percebi que, ainda que os impactos da crise econômica presenciassem todos os discursos, estar empregado em uma montadora parecia ainda ser caracterizado como símbolo de status social entre os moradores, uma vez que trabalhar em uma montadora significa participar de empresas influentes na cidade e de modelos de trabalhos exclusivos comparados com os outros empregos da localidade. Neste tópico serão expostos símbolos de status social identificados no trabalho de campo e nas falas dos entrevistados quando descrevem o emprego nas indústrias. Lembrando que símbolos de status

referem-se a atividades/ações/comportamentos tratados como formas de destaque, de distinção da profissão do trabalhador de fábrica quando comparados com outras formas de inserção social. (BOURDIEU, 1996)

Ainda em momentos de crise são ressaltados, na fala de entrevistados, os salários acima da média e da participação nos lucros da empresa - PLE. O transporte de casa para empresa ainda é ressaltado como símbolo de status, uma vez que o sistema de transporte entre as cidades dos PRIQs são precários em relação a estruturas dos veículos e horários dos mesmos. Assim, a comodidade de ser buscado na porta de sua casa para o trabalho em transportes confortáveis, no horário dos turnos é vista como status. Nos pontos de ônibus mais populares de Resende tanto pontos de transportes municipais quanto de transporte intermunicipais quando o ônibus das empresas passam comentários como “aí sim, esse ônibus chega em Porto Real rapidinho, seria bem mais tranquilo trabalhar assim”, ou “olha, imagina ir e voltar todo dia do trabalho em ônibus confortável desses que te pega em casa, agora não, nós temos que esperar esses ônibus velhos quentes da São Miguel (empresa de ônibus de Resende)” ou ainda “Vou ver se consigo entrar em uma empresa lá em Itatiaia, pagar essas passagens pra trabalhar não está dando não”. Outro fator interessante relacionado ao transporte é a fisionomia das pessoas que estão “lá dentro”, principalmente na ida. Trabalhadores uniformizados, cabelos molhados, penteados, fones de ouvido e a maioria sentados em bancos sozinhos, como comenta um morador ao visualizar o ônibus passando: “nem precisam disputar lugares”.

Figura 3: Ponto de ônibus Av. Coronel Mendes (principal bairro: Manejo - que liga bairros Cidade Alegria, Primavera, Toyota, Acesso Oeste, Morada da Colina, Ipiranga, entre outros à Campos Elíseos, Centro, Manejo, Alvorada, etc.). Ônibus em tela é da empresa Michelin, havia passado da montadora Nissan anteriormente, mas não consegui fotografar, entretanto faz parte da mesma empresa de fretamento. Foto de março de 2017.



Fonte: Foto da Pesquisadora. Resende, março de 2017.

A aparência dos trabalhadores das montadoras chama atenção da população da cidade. O uso de uniformes é tratado como uma característica marcante, e logo como um símbolo de status. Tanto que na Man, por exemplo, todos os trabalhadores desde da linha de produção de todas as empresas do consórcio até a área de gestão, vestem o mesmo uniforme, como forma de reforçar o pertencimento de todos os empregados desta empresa de forma igualitária independente do cargo que ocupa.

Figura 4: Trabalhadores da MAN utilizam o mesmo uniforme, desde de funcionários da gestão até à linha de produção. (Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos, junho de 2017)



Fonte: Jornal Foco Regional. Disponível em: <http://www.focoregional.com.br/Noticia/depois-de-100-demissoes-empregados-da-man-apr>, em Agosto 2018.

No contexto de crise econômica as garantias de trabalho como salários mais elevados, participação nos lucros, plano de saúde, convênios, transporte e uso do uniforme ainda são ressaltados como atributos de um status social mais elevado no cotidiano. Marshall salienta que o status social é construído a partir de características objetivas que proporcionam uma subida de posição social como escolaridade, renda, e neste caso, representadas pelas garantias trabalhistas supracitadas, e pelas características subjetivas, também utilizadas como parâmetro de avaliação de status social, como no caso do uso dos uniformes.

Tais garantias quando integradas ao cotidiano dos moradores na região dos PRIQs são vistas como uma ponte para uma posição social melhorada, uma vez que proporcionam acessos a práticas sociais/simbólicas de uma classe social mais elevada. Convênios ou programas de descontos em algumas instituições sociais exemplificam este fato, à exemplo de parcerias em farmácias, clubes, restaurantes, entre outros.

As práticas sociais e simbólicas que expressam status social mais elevado entre os trabalhadores foram analisadas através de um trabalho de campo na cidade de Resende. A cidade de Resende é a única cidade entre os PRIQs que possui símbolos de status mais generalizados de classe, como shopping center (Resende possui dois shopping centers), melhores redes de hospitais particulares, as redes de fast food comuns do mundo inteiro (Mc Donald, Burger King, Subway, Bobs, Spoleto, entre outros), espaços de restaurantes gourmet, cafeterias, delicatessen Rodo Frios, entre outros estabelecimentos que denotam valores de uma

classe social mais elevada. Tais espaços são frequentados, conhecidos e ressaltados pelos trabalhadores de todas as cidades dos PRIQs. No shopping center Pátio Mix em Resende (em frente a rodoviária Graal), uma rede de restaurantes reconhecendo as particularidades da região, já expõe uma “chamada” a fim de conquistar clientes e firmar convênios.

Figura 5: Restaurante Strada, Shopping Pátio Mix Resende.



Fonte: Foto tirada pela pesquisadora em Abril 2017.

Estas formas de exposição presentes no cotidiano dos moradores geram interesse por parte de outras pessoas pelo emprego industrial. Após um grupo de moradores de aparentemente 24 a 30 anos visualizarem este anúncio ouvi comentários como “Caramba, se eu estivesse trabalhando na Peugeot ainda, dava pra vir todo fim de semana. Pra pessoas que trabalham em empresas eles fazem qualquer negócio”. Além disso é bem comum no horário do almoço encontrar trabalhadores uniformizados almoçando nestes estabelecimentos mais “caros” que o popular, como nos restaurantes Della Vechia, Poderoso Chefão, Paullo’s, Celeiro, Trem Azul, entre outros. Além do comum acesso a cafeterias mais sofisticadas como Sabor e Arte, Parada do Milho, Sabor panificadora, Cario Caffè, entre outras.

Frequentar lugares “caros” nos dias de semana, uniformizados junto com outros integrantes das montadoras, é caracterizado como símbolo de status. Em uma quarta feira a noite, em um restaurante de classe média da cidade chamado Costelão do Donizete, no bairro Paraíso em Resende, estavam sentados na mesa ao lado da minha, três trabalhadores da Nissan, uniformizados, um japonês e dois brasileiros, sendo que um dos brasileiros fazia a tradução das falas do japonês, na língua inglesa. O modo em que as pessoas olhavam para a mesa e o

comportamento dos trabalhadores ao se sentirem visualizados naquele ambiente foi muito significativo. Os homens mais velhos que estavam com suas famílias pararam de conversar e se mantiveram olhando fixamente para os três funcionários da Nissan. Os três funcionários, por sua vez, comentavam sobre suas rotinas de trabalhos e sobre próximos projetos da empresa, além de comentarem sobre a cidade de Resende para o estrangeiro japonês. Além disso, chegaram os três no carro de lançamento da empresa cuja produção foi inteira em Resende, no Nissan Kicks azul.

Figura 6: Tradicional restaurante “Costelão do Donizete” localizado no bairro Paraíso em Resende.



Fonte: Foto tirada pela pesquisadora em 02 de maio de 2017.

Logo, estar em um restaurante tradicional de classe média em um “dia de semana normal” usando uniforme com funcionários estrangeiros e no carro lançamento do ano da empresa, é tratado de uma forma de valor subjetivo atribuído às práticas dos trabalhadores das montadoras no dia a dia. Os funcionários sentem que há olhares de afeição para sua mesa, tanto que começam a conversar em tons mais altos. Como não ter orgulho de uma profissão valorizada socialmente por seus conhecidos?

A valorização das subjetividades do trabalho envolvem ações ligadas a identidade do trabalhador das indústrias automobilísticas e do reconhecimento que este emprego possui na localidade. Estratégias de reconhecimento realizadas pelas empresas se constituem como uma forma de valor subjetivo agregado ao status social do operários das montadoras. Nas palavras de Sennett (2006), quando se fala sobre status social no mundo capitalista “não é considerado o que você é, mas o lugar que você ocupa” (SENNETT, 2006), assim sendo, o fato das empresas ressaltarem esse reconhecimento, ou seja, esse lugar que os trabalhadores ocupam na empresa

através da promoção é considerado com símbolo de status social na localidade. Exemplos ressaltados pelos trabalhadores neste sentido foram iniciativas de promover grandes eventos, grandes participações fechadas para os trabalhadores no “chão de fábrica”, e proporcionar a ida de trabalhadores em grandes reuniões, feiras e lançamentos dos carros. Uma das ações de reconhecimento da empresa Nissan, por exemplo, foi o grande evento de lançamento do carro crossover Kicks, todo fabricado na fábrica de Resende RJ no Brasil, onde houve a presença de todos os setores da produção em uma grande festa com show ao vivo do cantor Daniel no meio da linha de montagem para todos os trabalhadores da empresa. Reconhecimento para todos que “produziram” o crossover Kicks.

Figura 7: Show Daniel na linha de produção da empresa Nissan em Resende RJ.



Fonte: Rede Social Nissan do Brasil. Disponível em: <http://nissannews.com/pt/nissan/brasil/releases/com-show-no-meio-da-linha-de-produ-o-nissan-come-a-a-fazer-o-nissan-kicks-na-f-brica-de-resende/photos/com-show-no-meio-da-linha-de-produ-o-nissan-come-a-a-fazer-9>.

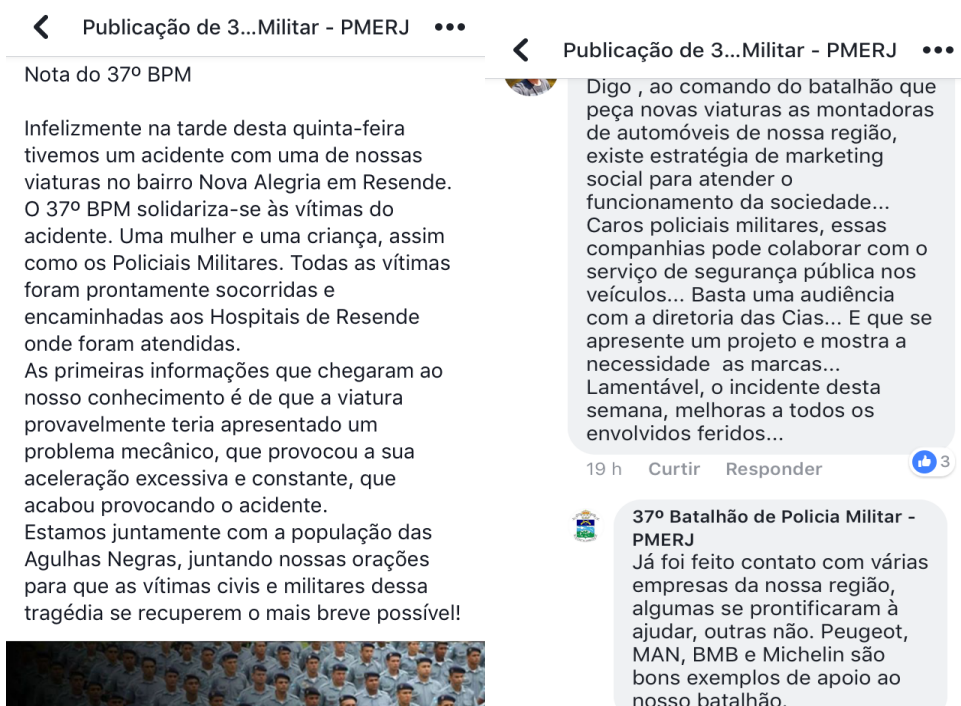
Trabalhar nas empresas que promovem eventos de reconhecimento aos trabalhadores é visto como um símbolo de status na localidade, falas neste sentido surtem efeitos quando o assunto é emprego nas montadoras: “Cantor Daniel esteve na Nissan até para o lançamento do carro! Quem me dera trabalhar lá, eles reconhecem o trabalho das pessoas”, “A Volks também levou vários trabalhadores para o lançamento do caminhão elétrico em São Paulo! Os trabalhadores participam das conquistas!” (Falas de um homem morador de Porto Real ao ver o ônibus da empresa Nissan passar).

É comum nestes eventos as empresas envolverem agentes políticos locais, para exercerem parcerias, aprovações e firmarem a ideia de que as indústrias também promovem

desenvolvimento da cidade em conjunto com o poder público. O fato das empresas estarem sempre presente nas demandas, nas conquistas, e nos problemas sociais também se constitui como símbolo de status social presente na subjetividade dos valores coletivos.

Esta característica do envolvimento das empresas em assuntos públicos da cidade é tão valorizada e arraigada que, além de ser destacada e proporcionada pelas empresas, são cobradas pelos próprios moradores. É perceptível nas redes sociais mediante algum conflito regional as pessoas cobrarem medidas não só dos serviços públicos mas das empresas também. A foto exposta abaixo mostra uma situação de um acidente na rua do bairro Cidade Alegria, o qual envolveu uma viatura da polícia, e, como forma de resolução do problema, moradores sugerem o contato com as empresas.

Figura 8: Comentário de morador sugerindo resolução de problema com apoio das empresas.



Fonte: Página facebook 37º Batalhão de Polícia Militar – PMERJ.

Este fator mostra a centralidade que as indústrias possuem nas cidades de Itatiaia, Porto Real e Resende, a ponto da população cobrar posições destas instituições frente à certos acontecimentos regionais. As empresas são vistas como forma de resolver as precariedades das cidades através dos seus projetos. Apoios em investimentos nos setores de serviços públicos

também são fonte destas estratégias, por exemplo na ação da Hyundai ao apoiar a saúde em Itatiaia através da compra de uma ambulância de UTI Móvel em março de 2018, a MAN em 2017 concluiu investimentos de tecnologias de ponta na UTI da maternidade de Resende – APMIR, e a Nissan em 2017 firmou compromisso de reforma de algumas Escolas Estaduais em Resende²². Estas características são designadas como símbolo de status social dos trabalhadores pela confiança e credibilidade que a população admite à indústria e logo à instituição que este trabalha. Trabalhar nestas empresas significa trabalhar em instituições que desenvolvem o local onde moram, este fato repercute como um valor ressaltado pelos moradores: são vistos com bons olhos os empregados que estão trabalhando nas empresas que fomentam ações e desenvolvimento para região.

O trabalho de campo evidenciou como símbolos de status social do trabalhador da indústria automobilística na região dos PRIQs as seguintes características objetivas: garantias trabalhistas (carteira assinada, plano de saúde, férias remuneradas, convênios, etc.) e subjetivas: transporte, uniformes, eventos de reconhecimento aos trabalhadores e a presença das empresas nas decisões/ assuntos políticos da cidade.

4.2 Análise do status social do “trabalhador das montadoras” a partir dos dados alcançados.

A proposta de trabalhar com questionários surgiu da dificuldade do contato com trabalhadores e famílias dos trabalhadores devido ao período de crise econômica, pausa da produção nas indústrias automobilísticas e conseqüentemente a restrição de visitas às fábricas. Assim sendo a pergunta que norteou essa forma de análise foi: as pessoas que estão se formando no ensino médio, técnico e superior na cidade de Resende, e logo, estarão qualificadas para o emprego nas montadoras, optam/ valorizam/sentem orgulho por esta profissão? O emprego na indústria ainda se caracteriza como status social para estas pessoas?

Além das percepções do campo e, logo, da observação do contato dos moradores e trabalhadores com a empresa, uma forma de deixar a pesquisa mais enriquecedora foi verificar

²²Acesso a reportagens supracitadas: 1) UTI Móvel Itatiaia: <http://www.hhib.com.br/pt/noticias/projeto-viva-saude-itatiaia/>. Acesso Maio 2018. 2) Investimento UTI maternidade Resende: <https://m.man-ia.com/sala-de-imprensa/noticias/man-latin-america-inaugura-uti-neonatal-em-resende-420>. Acesso em maio 2018. 3) Reformas de algumas escolas estaduais em Resende: Página Facebook Deputada Estadual da Região Ana Paula Rechuan, outubro de 2017.

através de questionários como o público que está se formando em escolas, cursos técnicos e em faculdades pensam ou criam expectativas sobre emprego industrial neste momento de crise.

Trabalhar com questionários foi pensado baseado no questionário aplicado em 2009 por José Ricardo Ramalho aos trabalhadores da Man. Inclusive algumas perguntas foram exatamente as mesmas com intuito de fazer possíveis comparações. Entretanto observa-se que a caracterização cunhada por Ramalho do status atribuído aos trabalhadores da Man se estendeu no território se concretizando em um status atribuído aos trabalhadores de montadoras, sem se restringir a uma ou outra empresa. Assim sendo, como os questionários de Ramalho foram aplicados diretamente aos trabalhadores da Man e no caso desta pesquisa tratam-se de alunos que pensam em ingressar nas mais diversas montadoras presentes no território – Man, Peugeot, Nissan, Land Houver -, a comparação completa se tornou inviável.

Apesar do questionário possuir quatorze questões, algumas são abertas, o que abre a possibilidade para mais variáveis. Assim de quatorze, se originaram trinta e três questões para serem tabuladas e analisadas a partir da questão exposta acima. Cento e onze questionários foram aplicados.

De 111 questionários aplicados, 65 pessoas foram do sexo feminino, 45 do sexo masculino e 1 de outros. É interessante pensar esses dados em uma dimensão territorial, no sentido de que o número de mulheres nas instituições de ensino se mostrou maior que o número de homens, as turmas de ensino médio e ensino técnico que responderam os questionários a maioria dos estudantes eram do sexo feminino. A maioria dos entrevistados possuem entre 16 a 24 anos, como segue a tabela abaixo:

Tabela 2: Idade das pessoas que responderam os questionários

		Frequência
Válido	16 a 24 anos	86
	25 a 34 anos	18
	35 a 44 anos	6
	60 anos ou mais	1
	Total	111

Fonte: Tabulação questionário da pesquisa.

A variação de idade está relacionada aos locais de pesquisa: escolas de ensino médio pública e particular da cidade de Resende, curso técnico Pronatec e FAETEC e curso superior de engenharia de produção voltada para indústria automobilística, cursos em que a maioria dos alunos possuem a média de idade indicada acima. A maioria se define na cor branca 52 pessoas, 39 pessoas com a cor parda, 16 estudantes cor preta, 2 com a cor amarela e 2 não responderam a questão. Mais da metade dos entrevistados dizem possuir renda de mais de um salário mínimo como mostra a tabela abaixo:

Tabela 3: renda mensal média dos entrevistados.

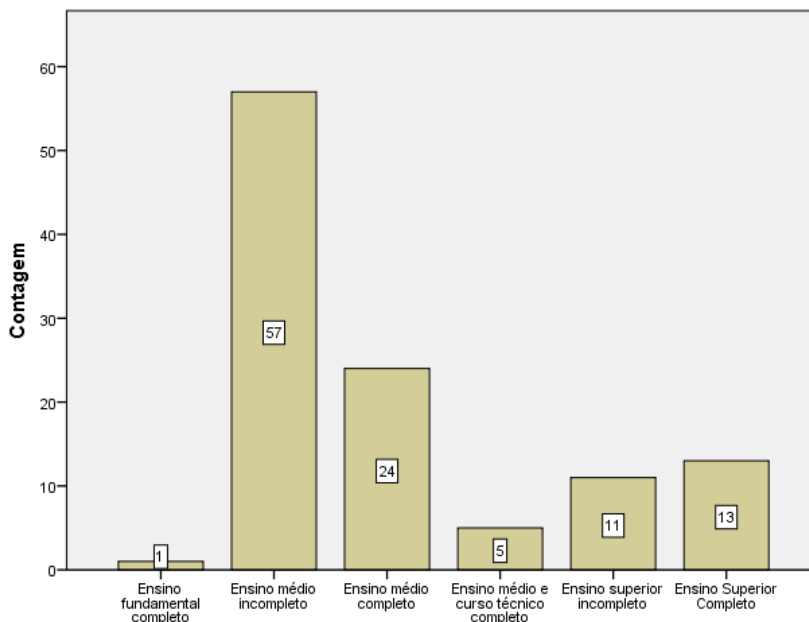
	Frequência
Válido Mais de 1 até dois salários mínimos	53
Mais de 2 até 5 salários mínimos	30
Acima de 5 até 10 salários mínimos	11
Acima de 10 salários mínimos	2
Sem renda	4
Menos de 1 salário mínimo	6
NR	5
Total	111

Fonte: Tabulação questionário da pesquisa.

A renda mensal foi tratada referente a média da renda familiar, já que a maioria dos entrevistados foram estudantes no ensino médio, assim, não foi possível solicitar renda de forma

individualizada. A escolaridade dos entrevistados variou em ensino médio completo, ensino médio incompleto e ensino superior incompleto e completo como mostra o gráfico abaixo:

Gráfico 1: Escolaridade



Fonte: Tabulação questionário da pesquisa.

Entre as pessoas que possuem o curso técnico completo (5), os cursos são de: técnico em Logística, em almoxarifado, mecatrônica, administração e eletrônica; todos se relacionam com trabalhos industriais. Dos entrevistados que possuem ensino superior completo e incompleto (21 pessoas), 17 são referentes ao curso de engenharia automotiva da AEDB, onde 8 trabalham em montadoras, 5 não trabalham, 2 trabalham em outros empregos (não especificaram quais), 1 jovem aprendiz e 1 é militar. As outras 4 pessoas com superior completo possuem curso de logística e estão aperfeiçoando com outros cursos técnicos. Os três principais objetivos profissionais de todos os estudantes entrevistados são: ingressar e terminar a faculdade, abrir seu próprio negócio e trabalhar na indústria.

Mais da metade dos entrevistados são moradores de Resende (94), mas apareceram pessoas que moram em Itatiaia-RJ, Porto Real-RJ, Quatis-RJ, Barra Mansa-RJ, Volta Redonda-RJ e Queluz-SP e realizam seus estudos em Resende. São moradores dos mais diversificados bairro das cidades, desde de bairros nobres (visto que o questionário foi aplicado em colégios particulares tradicionais da cidade) até bairro mais populares (questionários em instituições públicas).

Por tratar de instituições de ensino que estão formando pessoas para ingresso ou não ingresso nas fábricas, a maioria não trabalha (68 pessoas). Das outras opções disponibilizadas, 10 pessoas trabalham em fábricas (PSA, Land Rover, Man, Michelin, MA Automotive²³, Hyundai), 9 pessoas trabalham no comércio, 6 são jovens aprendiz (empresas supermercado máximo, Ministério da Fazenda, consultório odontológico, CSN e Coca Cola) 6 pessoas prestam serviços públicos, 2 são militares e 4 não responderam. Destas 36 pessoas que trabalham 23 tem contrato permanente e 13 contratos temporários. Todas as 36 pessoas que trabalham dizem ter orgulho de sua profissão, em uma escala do quão orgulhoso se sentem 13 se sentem muito orgulhosos, 20 orgulhosos e 3 indiferentes acerca de seu emprego.

Estas são as características básicas que descrevem o perfil das jovens e adultos que se disponibilizaram a responder os questionários de pesquisa. Apesar do perfil ser diversificado todos apresentaram suas opiniões sobre o que significa ser um trabalhador de fábrica na localidade através da questão 14:

14) Na sua opinião trabalhar em fábricas na cidade de Resende significa (é permitido marcar mais de uma opção):

- a) Poder garantir o futuro da família
- b) Ter um bom salário
- c) Ser respeitado como trabalhador
- d) Ter estímulo para melhorar nos estudos
- e) Ter crédito no comércio
- f) Ter um emprego como outro qualquer
- g) Apenas um passo p/ um emprego melhor
- h) Ser respeitado no bairro
- i) Poder participar do sindicato
- j) Indiferente na cidade comparado a outras ocupações.

As perguntas utilizam o termo fábrica, porque as todas as montadoras e as indústrias automobilísticas estão enquadradas na cidade na categoria do “emprego de fábrica”. Como foi permitido marcar mais de uma opção essa questão foi desmembrada, onde cada opção se caracterizou como uma pergunta, se organizando da seguinte maneira:

²³ Empresa localizada em Porto Real, Tecnopolo 1, especializada na montagem :“A MA é a empresa do Grupo CLN especializada na produção e montagem de peças, componentes, subconjuntos e módulos estruturais de aço.”
Fonte: <http://www.gruppocln.com/en/corporate/missionvisionvalues.html>.

Gráfico 2: Garantia de futuro familiar?



Fonte: Tabulação questionário da pesquisa.

De 111 jovens e adultos participantes do ensino médio/técnico e de um curso superior na cidade de Resende 34 pessoas admitem o emprego nas indústrias como uma forma de garantia de um futuro familiar. Garantia de um futuro familiar está relacionado com as garantias trabalhistas que são consideradas como símbolo de status social, sendo elas, garantias de plano de saúde, de emprego, de uma renda maior, de convênios, etc. Cruzando esses dados com a escolaridade podemos ter um entendimento ainda mais completo sobre a questão:

Tabela 4: Dados referente a escolaridade em relação a resposta se o emprego na fábrica garante futuro familiar.

Qual é sua escolaridade?		Trabalhar em fábrica na cidade de Resende significa: poder garantir o futuro da família?			Total
		Sim	Não	NR	
Ensino fundamental completo		0	1	0	1
Ensino médio incompleto		15	31	11	57

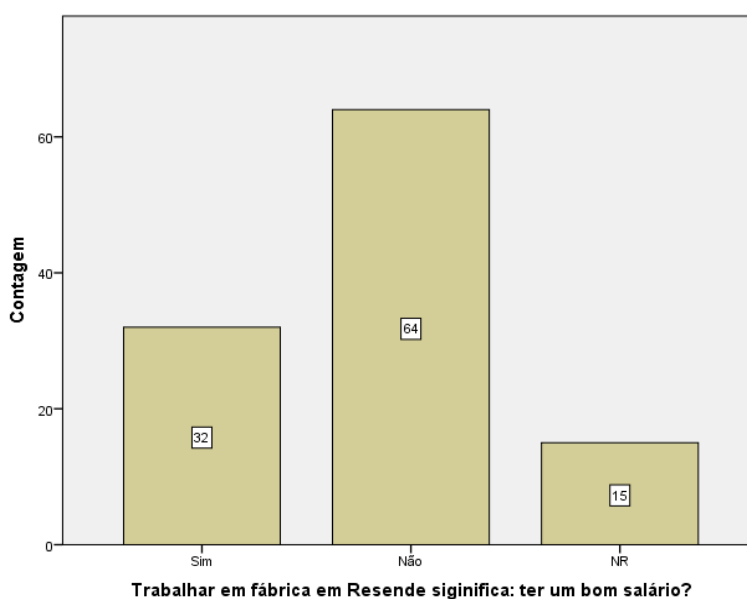
	Ensino médio completo	10	12	2	24
	Ensino médio e curso técnico completo	2	2	1	5
	Ensino superior incompleto	2	8	1	11
	Ensino Superior Completo	5	8	0	13
Total		34	62	15	111

Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

Os dados da tabela acima mostram que de 57 jovens que estão terminando o ensino médio 31 não enxergam o significado de trabalhar na indústria como uma forma de garantia de um futuro familiar. Já de 24 jovens que já concluíram o ensino médio 10 veem o emprego na indústria como garantia de um futuro familiar e 12 não admitem como garantia de futuro familiar e assim sucessivamente em relação ao ensino superior e superior incompleto. No geral a maioria dos jovens e adultos estudantes que responderam os questionários não admitem o emprego na fábrica como garantia de um futuro familiar.

A segunda questão trata-se do questionamento sobre o salário:

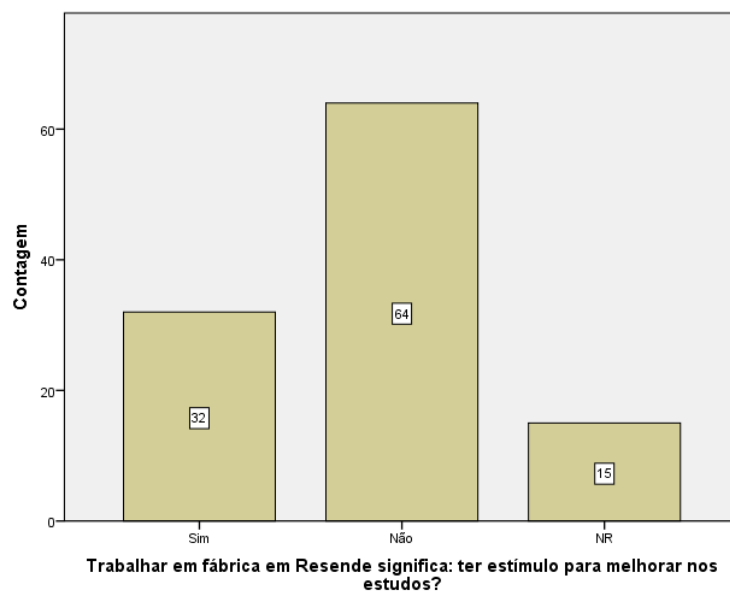
Gráfico 3: Ter bom salário?



Fonte: Tabulação questionário da pesquisa.

A questão do salário já não é majoritariamente chamativa entre os estudantes ao emprego na fábrica como em alguns anos atrás. Anteriormente quando Ramalho (2005) e Cordeiro (2008) falavam de status social no emprego de fábrica ligados ao bom salários e à garantias que esta posição garantem na sociedade, o acesso à universidade, aos cursos superiores, e ao próprio conhecimento aparecia de forma mais restrita na região. No período de consolidação das indústrias automobilísticas no Sul Fluminense poucas pessoas eram formadas no ensino médio, técnico e superior na localidade, tanto que foi necessário a parceria com o SENAI, nos anos noventa, a fim de oferecer cursos de formação aos trabalhadores. Na medida em que os cursos superiores se tornam mais acessíveis, ter um bom salário está relacionado a profissões industriais relacionadas a cargos mais altos e não necessariamente somente ao emprego industrial no “chão de fábrica”, como anteriormente. Não se trata da falta de interesse por empregos industriais, mas no interesse em se inserir em cargos mais elevados, diferente, de alguns anos atrás em que as pessoas visualizavam o emprego industrial como uma oportunidade de “conseguir” se inserir no ensino superior. Este fato fica visível, inclusive pelos mesmos números, quando a pergunta é se o trabalho nas montadoras se constitui como estímulo para os estudos:

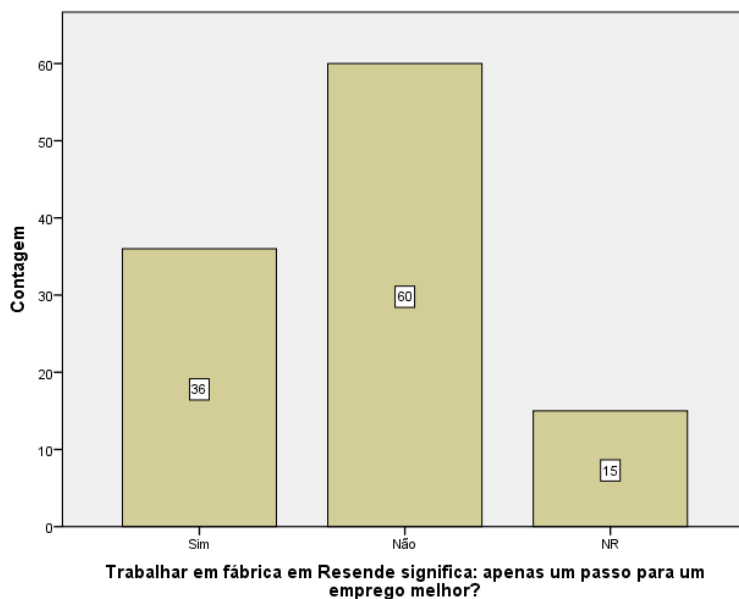
Gráfico 4: Ter estímulo para melhorar nos estudos?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

A maioria dos estudantes responderam não visualizar o emprego industrial como estímulo para melhorar os estudos. Os números também se aproximam dos expostos acima quando a questão é se o trabalho de fábrica significa um passo para um emprego melhor:

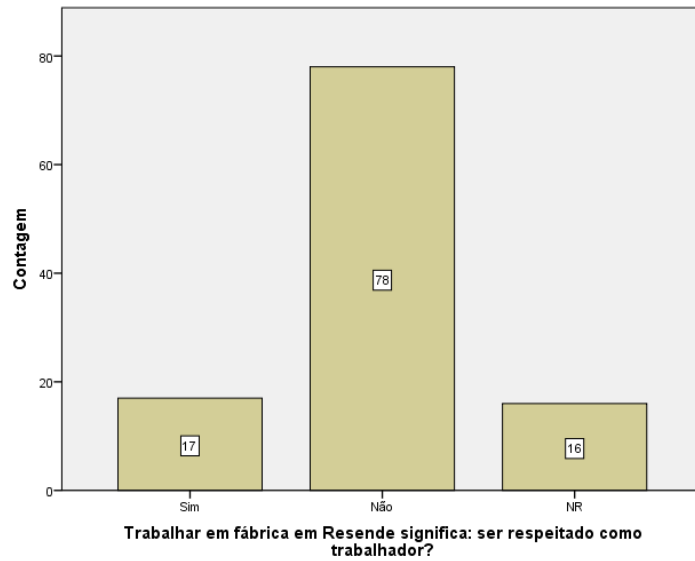
Gráfico 5: Apenas um passo para um emprego melhor?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

Considerando que os dados apresentados se caracterizam como formas objetivas de status social, ligadas a renda, escolaridade, (MARSHALL, 1964) e no caso, ligados ao emprego industrial, dentre eles garantias trabalhistas para um futuro pra família, bom salário, estímulo para continuar os estudos e por fim um passo para obtenção de um emprego melhor, observa-se que estes ainda são fatores reconhecidos pelos estudantes mas que não são destacados de forma unanime pelos mesmos. Para uma análise mais completa, algumas questões com viés subjetivo foram consideradas em algumas alternativas desta pergunta no questionário; primeiro em relação ao respeito e reconhecimento como trabalhador:

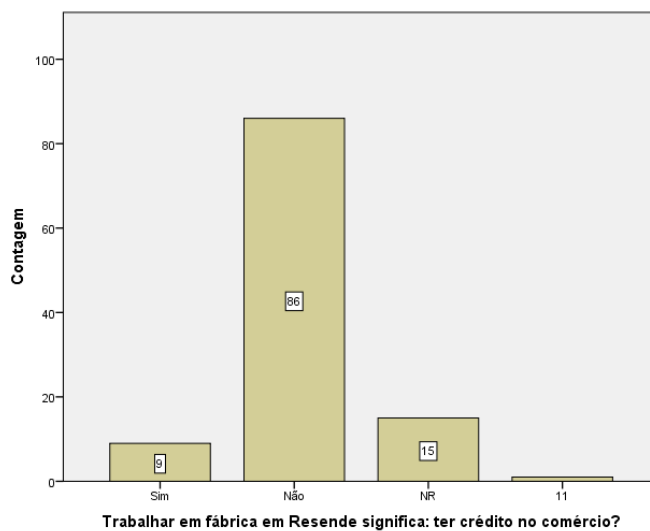
Gráfico 6: Ser respeitado como trabalhador?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

Dos 111 estudantes entrevistados apenas 17 consideram que o emprego nas fábricas garantem respeito como trabalhador. É interessante pensar essa questão já que no survey realizado por Ramalho em 2009, 50% dos trabalhadores da Man admitem o emprego fabril associado ao respeito como trabalhador na cidade. Segundo viés subjetivo em relação a “ter crédito no comércio”:

Gráfico 7: Ter crédito no comércio?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

Trabalhar em fábrica para estes estudantes não necessariamente está associado a conseguir crédito no comércio. Terceiro relacionado a questão do reconhecimento comparado à outros empregos:

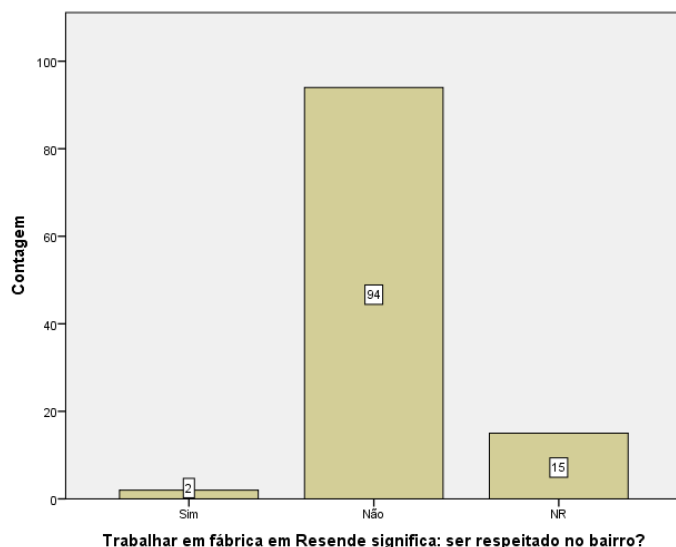
Gráfico 8: Ter um emprego como outro qualquer?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

De 111 estudantes 64 afirmam que trabalhar em fábrica não significa ter um emprego como outro qualquer, ou seja, pode ter um significado diferente quando comparado à outras ocupações. Quarto relacionado aos valores atribuídos por outras pessoas no próprio bairro ao emprego industrial:

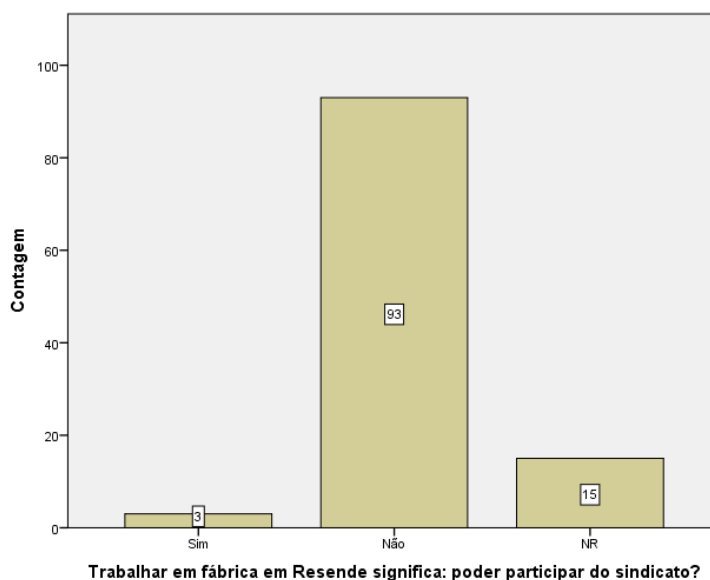
Gráfico 9: Ser respeitado no bairro?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

No gráfico nove fica evidente como o fato de ser respeitado no bairro não se encontra relacionado ao emprego na fábrica. O respeito no bairro pelos vizinhos e conhecidos através do trabalho de fábrica não é reconhecido pela maioria destes estudantes. Quinto atributo subjetivo atribuído ao significado de trabalhar da indústria, trata-se da participação no sindicato;

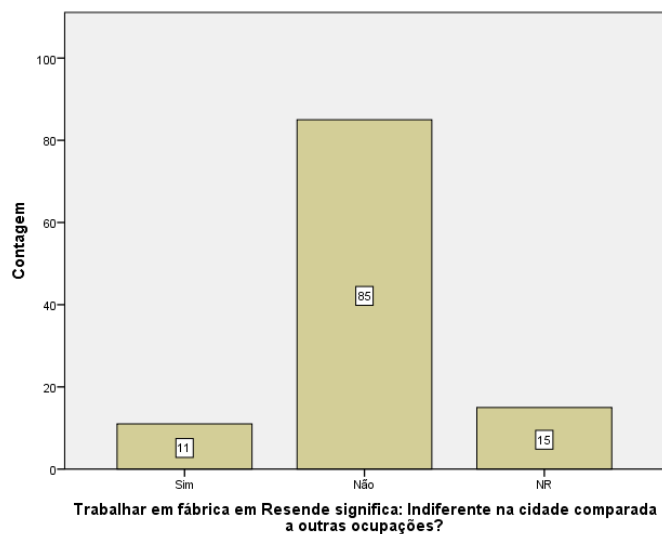
Gráfico 10: Poder participar do sindicato?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

E por fim, o significado em comparação à outras ocupações;

Gráfico 11: Indiferente na cidade comparado a outras ocupações?



Fonte: Tabulação questionários da pesquisa.

Os números relacionados aos valores subjetivos são interessantes para pensar em comparação com os valores objetivos atribuídos ao significado de se trabalhar em fábrica. Valores em relação ao respeito como trabalhador, crédito no comércio, ser respeitado no bairro e participar do sindicato são apresentados nos gráficos acima como características quase inexistentes entre as 111 pessoas que estão se formando no ensino médio/ técnico e superior na cidade de Resende como significações pertencentes ao vínculo de trabalho nas montadoras. Ao mesmo passo que questões com caráter de indiferença ao emprego industrial são altamente negadas pelos entrevistados; grande parcela não atribui o significado ao emprego nas fábricas como um emprego qualquer e nem como indiferente quando comparado a outras ocupações da cidade.

O status social é cunhado pelos autores sociólogos Bourdieu (1996) e Marshall (1964) sob dois parâmetros de avaliação: subjetivo e objetivo. Ainda assim, ambos sustentam que tratam-se de valores ressaltados coletivamente em determinado contexto social sobre certas práticas, gostos, ações e trabalhos no meio social. Tais valores podem ser mudados ou ressignificados em determinado período histórico, econômico e social. No contexto de crise, por meio da observação do trabalho de campo, da identificação dos símbolos de status e da análise quantitativa de dados, é constatado que os valores objetivos presentes no significado de trabalhar nas montadoras continuam presentes entre os moradores e os estudantes entrevistados, entretanto, não mais somente pensando em se inserir no “chão de fábrica” mas em postos de

trabalhos mais elevados dentro da indústria. Tanto que quando a pergunta se remete aos objetivos profissionais de 111 pessoas 60 querem ingressar na faculdade ou curso técnico, principalmente na área de engenharia, 21 desejam abrir seu próprio negócio, 14 trabalhar na indústria e 6 serem promovidos no emprego.

No que tange aos valores subjetivos estes também foram ressignificados no contexto atual, se antes as pessoas valorizavam mais respeito no bairro, crédito no comércio, participação no sindicato, hoje valorizam reconhecimento dentro da empresa, direitos sociais e trabalhistas garantidos, qualificações gratuitas, apoios institucionais para viagens, promoção no emprego, grandes eventos de famílias, passeios e entretenimento da empresa com o trabalhador. Este processo de ressignificação de valores do status social/ocupacional é retratado por Sennett (2006) quando salienta que a construção destes valores depende do arranjo social em que a profissão está inserida, assim, visto que as empresas estão configuradas sob relações de trabalho flexíveis, onde as mudanças econômicas, sociais e culturais são constantes, as mudanças em relação a concepção/valores das profissões em determinadas localidades estão sempre sujeitas a reformulações de signos e significados sociais em tempos instabilidade econômica, no caso, crise econômica.

Neste sentido a hipótese deste trabalho foi confirmada em partes. Os valores, signos e significados do status social do trabalhador da indústria automobilística foram ressignificados no Sul Fluminense. A presença do status social no emprego nas montadoras permanece ativa uma vez que este ainda é visto como possibilidade de trabalho e de crescimento profissional dos estudantes. O status social é visto como ressignificado ao considerar a permanência e os novos modos das práticas subjetivas e objetivas cotidianas deste emprego no meio social. No que diz respeito às práticas subjetivas estão presentes o uso do uniforme, utilização do transporte coletivo, a frequência de trabalhadores em restaurantes “caros”, e na visão do emprego na fábrica como “diferenciado”, no sentido de não ser um emprego como qualquer outro, quando comparado a outros empregos. Já entre as práticas objetivas cotidianas ressaltadas nesta profissão estão características como salários, planos de saúde, benefícios, etc. Assim, o status social do trabalhador das montadoras foi ressignificado de acordo com as novas configurações trabalhistas e educacionais que a cidade possui, e não como salientado na hipótese, através de trajetórias de trabalhadores antigos sustentadas na valorização do histórico da influência e da participação econômica, social e política das empresas na localidade desde sua instalação. As pessoas ressaltam e cobram ações econômicas, políticas e sociais da indústria

no território atualmente, mas o histórico de influências destas empresas no desenvolvimento social, político e econômico das cidades dos PRIQs (como emancipação das cidades, autonomia econômica, novas formas de emprego, entre outros) não é ressaltado como um valor social que contém status social ao se trabalhar nestas empresas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho é concebido como uma forma de firmar posições, valores e reconhecimento social. (CASTEL, 2004) Na sociedade capitalista somos reconhecidos, integrados e identificados várias vezes não pelo que somos, mas pelo o que fazemos. A identidade e a identificação das pessoas no mundo capitalista “não é tanto uma questão do que fazemos, e sim do lugar em que integramos”. (SENNETT, 2006, p.70) Este lugar que integramos, a posição que integramos e o valor que nos são atribuídos podem ser considerados como símbolos de status social no contexto social em que o trabalho está alocado.

Compreendendo que status social **“é a posição em função dos valores sociais correntes na sociedade**. Tem, pode-se dizer, um caráter convencional. **E é uma posição que tem relevância para certas atitudes e formas de comportamento, não para todas”** (MARSHALL, 1967) a importância de se considerar os valores sociais e as características do contexto social estudado é fundamental. Neste sentido esta dissertação fez o esforço de compreender e salientar a posição em função dos valores sociais correntes da profissão dos trabalhadores de montadoras, ou trabalhadores de fábricas (como denominam) no período de crise econômica.

O intuito foi de verificar como em um período de incertezas e de instabilidade no emprego industrial, a característica apontada nos estudos de Ramalho (2005) e Cordeiro (2010), da presença do status social entre os trabalhadores da indústria automobilística ainda se constituía como parte integrante dos valores entre os trabalhadores/moradores locais.

A partir de um levantamento histórico da industrialização e da chegada das indústrias automobilísticas no Sul Fluminense foi compreendido como essa característica do status social presentes no fato de ser um trabalhador de fábrica foi construída entre os moradores da localidade. Fatos como emancipação das cidades, autonomia econômica, promoção de formação escolar, técnica, garantias trabalhistas, salários maior que a média regional proporcionaram ao emprego industrial uma visão acentuada pelos moradores locais.

Além disso, percebia-se uma apreciação em torno de características subjetivas dos trabalhadores das indústrias, caracterizadas pelo uso do uniforme, pela utilização de transporte coletivo particular que o pega na porta de casa para o trabalho, nos lugares que estes

trabalhadores começam a frequentar; símbolos de status que denotam uma posição mais elevada no cotidiano.

No momento em que estas marcas trabalhistas ressaltadas pelos moradores no emprego industrial começam a ser substituídas pela preocupação em ser demitido no momento de crise, é que o status social atribuído ao trabalhador das montadoras, é problematizado nesta dissertação. Havia um desconforto do trabalhador em expor sua profissão ou sua conquista no meio social por não saber por quanto tempo terá garantido seus benefícios objetivos e subjetivos de trabalhador de fábrica no período de crise econômica, em que as demissões eram frequentes.

Frente a este impasse, através de um trabalho de campo na cidade de Resende em lugares que denotam um status social elevado no cotidiano, ou seja, restaurantes, bares, cafés, lojas, e em lugares que fazem parte do cotidiano dos trabalhadores como ponto de ônibus, bancos, supermercados, e da análise de questionários de pessoas que estão se formando no ensino técnico, médio e superior na cidade sugere-se que o status social não se encontra como algo extinto entre os trabalhadores de fábricas, mas como uma característica ressignificada objetivamente e subjetivamente no meio social. Apesar dos estudantes que estão se formando atualmente não serem motivados a ingressar na indústria pelos traços históricos referentes as ações de desenvolvimento que as empresas proporcionaram ao mercado de trabalho da região no período de instalação e consolidação da empresas na localidade, estes enxergam outras formas de valor no emprego industrial neste momento.

O status social é ressignificado devido à novas configurações de ensino que a cidade possui. Bourdieu (1996) afirma que o status social é identificado por meio de distinção, ou seja, de características que distinguem comportamentos entre posições e atitudes que tem valores e posições e atitudes que não possuem valores. Se anteriormente via-se o ensino médio como quesito de distinção para o ingresso no emprego industrial, hoje se vê o ensino superior, e se anteriormente via-se somente o emprego do “chão de fábrica” como possibilidade de ingresso, hoje cargos mais altos são alvos de objetivos profissionais na indústria. Isso não quer dizer que anteriormente as pessoas não almejavam cargos mais elevados, mas sim que o desenvolvimento da estrutura educacional relacionada a cursos técnicos e superiores foi um agente facilitador para a ressignificação do status social ligado a possibilidade de ingresso à “cargos mais altos” nas fábricas. No que tange a ressignificação de valores subjetivos ligados ao status social, estes são expostos nos questionários através da análise dos dados os quais mostram que, ainda que o emprego industrial não seja caracterizado como um emprego que garanta respeito no bairro ou

crédito no comércio como antes, o trabalho da indústria não se caracteriza como qualquer outro ofício e nem aparece como indiferente nas formas de trabalho da cidade na opinião da maioria dos estudantes entrevistados.

Além disso, através de práticas cotidianas também foi possível identificar rompimentos e continuidades de símbolos de status social simbólicos entre os trabalhadores durante o trabalho de campo. Características antigas de valorização do trabalhador ainda se fazem presente no cotidiano da cidade, como frequência em estabelecimentos mais caros, almoço em restaurantes mais caros no dia a dia, olhares das pessoas do restaurante para as pessoas uniformizadas, fisionomia dos trabalhadores no transporte e comentários das pessoas nos pontos de ônibus. Novos atributos que são considerados como componentes de status social também foram identificados como eventos de reconhecimento, de recompensa, de destaque e de famílias no ambiente de trabalho que são caracterizados como uma forma de cuidado e valorização das empresas por seus trabalhadores na visão dos moradores locais.

O status social, ou seja, uma posição social ressaltada por atributos objetivos de renda, escolaridade e, por valores subjetivos como, reconhecimento social de determinados comportamentos e características comuns dentro deste grupo, se faz presente ressignificado, a partir das novas configurações sociais (como escolaridade das pessoas) e econômicas (devido ao contexto de crise), na profissão dos trabalhadores das montadoras dos PRIQs.

6. Referências Bibliográficas

- ARBIX, G. (2000), “**Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro**”. Dados, 1 (43), Rio de Janeiro. *American Sociological Review*, v. 72, n. 4, pp. 512 – 532, 2007.
- BOURDIEU, P. **Capital simbólico e classes sociais**. Publicado originalmente em L’Arc, nº 72, 1978. A presente versão ampliada foi publicada em Journal of Classical Sociology, vol.13, nº 2, maio de 2013.
- BOURDIEU, P. (org). **A Miséria do Mundo**. Petrópolis/RJ: Vozes, 1998.
_____. **Decadências. Permanentes e temporários**. Michel Pialoux e Stéphane Beaud.
- BOURDIEU, P. **Razões Práticas: Sobre a Teoria Da Ação**. [S.l.]: Papyrus, 1996.
- BOUDON, Raymond e BOURRICAUD, François. **Dictionnaire critique de la sociologie**. Paris, Quadrige, 2011.
- BRAGA, Eugênio Carlos Ferreira. **Composição e posições ocupacionais para outra sociologia dos cientistas sociais**. Tese de Doutorado. Campinas, SP : [s. n.], 2009.
- CORDEIRO, Marina de Carvalho. **"Ser trabalhador flexível e competente": um olhar sobre a dinâmica família, trabalho e educação**. RJ: PPGSA / IFCS / UFRJ, 2008. xvi. 126 p. Dissertação Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2008.
- DULCI, João Assis. **Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)**. Tese de Doutorado. 332 p. Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), 2015.
- LEITE LOPES, J. S. **Memória e transformação social: trabalhadores de cidades industriais**. Mana (UFRJ. Impresso), v. 17, p. 583-605, 2011
- LIMA, Raphael Jonathas da Costa. **Açúcar, Coca-Cola e Automóveis: Ação político-empresarial na construção de um “município modelo” em Porto Real (RJ)**. RJ: PPGSA / IFCS / UFRJ, 2005. 163 p. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2005.
- MACHADO, Weverthon Barbosa. **Status como distância social: uma análise empírica para o Brasil**. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 39. Caxambu, 2015. Anais. Caxambu: ANPOCS, 2015. GT 3, p. 2-34.
- MACIEL, Fabricio. **Trabalho e Vulnerabilidade: a questão social na obra de Robert Castel**. Revista Vértices, v. 16, p. 113 a 128, Campos dos Goytacazes, RJ, 2014.

MARSHALL, Thomas. **Cidadania, Classe Social e Status**. Editora Zahar. Rio de Janeiro, 1967.

MARTINS RODRIGUES, Leôncio. **Trabalhadores de uma indústria automobilística: perfil social e participação sindical**. In: MARTINS, H. S; RAMALHO, J. Ricardo (Orgs.). Terceirização: diversidade e negociação no mundo do trabalho. São Paulo: Hucitec/Cedi-Nets, 1994.

OFFE, C. **Trabalho e Sociedade**. Problemas Estruturais e Perspectivas para o Futuro da "Sociedade do Trabalho". Vol II, Perspectivas. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro, 1991.

OLLIVIER, Michèle. **Status em sociedades pós modernas: a renovação de um conceito**. Revista Lua Nova, 41-71, São Paulo, 2009.

RAMALHO, J. R. **Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento**. Dados, São Paulo, v. 48, no 3, 2005.

RAMALHO, J. R e SANTANA, Marco Aurélio. **Trabalho e desenvolvimento regional, efeitos sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro**. Editora Mauad, 2006.

SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. **A Construção Social da Região: Desenvolvimento Regional & Mobilização Sóciopolítica no Sul Fluminense**. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA-IFCS, 2006. xvi, 169p. Dissertação (mestrado) – UFRJ/IFCS/Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia, 2006.

SANTANA, Marco Aurélio; RAMALHO, José Ricardo. **Além da fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. São Paulo: Boitempo, 2003.

SCOTT, John. **Sociologia: Conceitos-chave**. Rio de Janeiro, Editora Jorge Zahar, 2010.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 1999. 204p.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

Outras Referências:

Notícias sobre o momento de crise na cidade de Resende:

- Notícia sobre queda do mercado de automóveis: www.youtube.com/watch?v=FfnUdkws-S0.
- Discurso na câmara do deputado Alexandre Serfiotes alertando os efeitos da crise no setor automobilístico no Sul Fluminense: www.youtube.com/watch?v=5fpdAwk6QLA
- Notícia sobre efeitos da crise no Sul Fluminense: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/14/resende-crise-na-industria-de-automoveis-atinge-comercio-e-servicos/>. Acesso em fevereiro de 2018.
- Notícia sobre efeitos da crise no Sul Fluminense: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/14/resende-crise-na-industria-de-automoveis-atinge-comercio-e-servicos/> Acesso em fevereiro de 2018.
- Notícia sobre efeitos da crise no Sul Fluminense: <http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/rjtv-2edicao/videos/t/edicoes/v/jaguar-land-rover-inaugura-fabrica-em-itatiaia-rj/5094007/> Acesso em fevereiro de 2018.
- Notícia sobre efeitos da crise no Sul Fluminense: <https://odia.ig.com.br/noticia/economia/2014-03-15/crise-na-peugeot-leva-clima-de-apreensao-a-porto-real.html> Acesso em fevereiro de 2018.
- Vídeo em comemoração aos 20 anos da empresa Peugeot em Porto Real. <https://www.youtube.com/watch?v=FfnUdkws-S0>. Acesso em fevereiro de 2018.
- Prefeitura de Resende: <http://www.resende.rj.gov.br/> . Acesso maio 2017.
- IBGE: <http://www.ibge.gov.br/>. Acesso dezembro 2018.
- Man Latin America: <https://www.man-la.com/> . Acesso fevereiro 2018.
- Nissan: <http://nissannews.com/pt/nissan/brasil> . Acesso janeiro 2018.
- Peugeot Citroen – Grupo PSA: <http://psa-peugeot-citroen.com.br/> . Acesso novembro 2017.
- Jaguar Land Rover: <http://www.jaguarbrasil.com.br/about-jaguar/jaguar-business/community.html> . Acesso janeiro 2018.

Entrevistas Realizadas:

- 1) André (André é representante do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense para a MAN e a Jaguar Land Rover e responsável pela sub - sede, em Resende)
- 2) Elen (Tutora Senai)
- 3) Marina Cordeiro (pesquisadora da cidade no ano de 2010)
- 4) Andreлина (secretária escola da cidade, colégio Gênese. Irmão trabalha na Man e ex marido na Michelin).
- 5) Carlos (professor do Fundo de Amparo ao Trabalho - FAT Man, Nissan)
- 6) Leonardo (responsável pelo FAT, dono empresa de qualificação Qualifique no Sul Fluminense)
- 7) Karina (ex trabalhadora Peugeot)

7. Anexos

ANEXO 1



Figura 2: Consórcio modular Volkswagen

ANEXO 2

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

1) Sexo:

- a) Masculino
- b) Feminino
- c) Outros

2) Idade:

- a) 16 a 24 anos
- b) 25 a 34 anos
- c) 35 a 44 anos
- d) 45 a 59 anos
- e) 60 anos ou mais

3) Auto - identificação cor da pele:

- a) Branca
- b) Parda
- c) Preta
- d) Indígena
- e) Amarela
- f) Outras

4) Renda:

- a) Mais de 1 até 2 salários mínimos
- b) Mais de 2 até 5 salários mínimos
- c) Mais de 5 até 10 salários mínimos
- d) Acima de 10 salários mínimos

5) Escolaridade:

- a) Ensino fundamental completo
- b) Ensino médio incompleto
- c) Ensino médio completo
- d) Ensino médio e curso técnico completos –
técnico em: _____
- e) Ensino Superior incompleto
- f) Ensino Superior completo – curso: _____
- g) Mestrado ou mais

h) Outros: _____

6) Município de moradia

- a) Resende
- b) Itatiaia
- c) Porto Real
- d) Barra Mansa
- e) Volta Redonda
- f) Outros: _____

7) Bairro de moradia: _____

8) Qual sua profissão?

- a) Comércio.
- b) Fábrica. Qual cargo e Qual fábrica: _____
- c) Serviços públicos.
- d) Militar.
- e) Jovem Aprendiz. Empresa: _____
- f) Não trabalha.
- g) Outros. Quais: _____

9) Caso trabalhe, seu contrato de trabalho é:

- a) Permanente
- b) Temporário

10) Tempo de trabalho na atual profissão:

- a) Até 1 ano
- b) Mais de 1 a 2 anos
- c) Mais de 2 a 3 anos
- d) Mais de 3 a 5 anos
- e) Mais de 5 anos

11) Você sente orgulho da sua profissão?

- a) SIM
- b) NÃO

12) Caso tenha respondido sim, o quão orgulhoso você se sente nesta profissão?

- a) Muito orgulhoso
- b) Orgulhoso
- c) Indiferente
- d) Decepcionado
- e) Muito decepcionado

13) Na sua opinião trabalhar em fábricas na cidade de Resende significa (é permitido marcar mais de uma opção):

- a) Poder garantir o futuro da família
- b) Ter um bom salário
- c) Ser respeitado como trabalhador
- d) Ter estímulo para melhorar nos estudos
- e) Ter crédito no comércio
- f) Ter um emprego como outro qualquer
- g) Apenas um passo p/ um emprego melhor
- h) Ser respeitado no bairro
- i) Poder participar do sindicato
- j) Indiferente na cidade comparado a outras ocupações.

14) Qual seu objetivo profissional após o término do curso/escola?

- a) Ingressar na faculdade ou algum curso técnico. Curso: _____
- b) Trabalhar na indústria.
- c) Abrir seu próprio negócio.
- d) Ser promovido no emprego.
- e) Outros. Quais? _____

ANEXO 3

Pautas de entrevistas:

1) *Pauta para líderes sindicais, trabalhadores, ex trabalhadores e familiares:*

- Apresentação.
- Focar a entrevista nos trabalhadores.

1. Quem são os trabalhadores das montadoras atualmente? Se for pra você me traçar um perfil, seria o mesmo de quando a fábricas se instalaram – jovem, escolarizado, sem experiência em serviços industriais, a maioria são os mesmos de quando a fábrica se estabeleceu na região -? “Pescar” permanências e continuidades destas características.
2. Caso o entrevistado parecer manter uma relação próxima com os trabalhadores, perguntar sobre características do trabalhadores como: idade, cidade de moradia (se possível bairro), atividades, escolaridade, etc. (complemento da primeira questão)
3. Como as empresas tem perpassado esse tempo de crise? Há alguma diferença/insegurança cobrada por parte dos trabalhadores?
4. Como os trabalhadores se comportam neste contexto de crise? (Medo de perder o emprego? Traçam estratégias?)
5. Quais são as principais demandas dos trabalhadores para o sindicato?
6. Ainda neste contexto de crise você percebe um “zelo”, um “orgulho” por parte do trabalhador em trabalhar nas montadoras?

2) *Pauta para monitora dos cursos do SENAI:*

- 1) Apresentação – Nome; Qual sua função no Senai? Trabalha a quanto tempo no Senai de Resende?
- 2) Quais são os cursos mais procurados na cidade?
- 3) Com que frequência as pessoas procuram os cursos voltados para indústria automobilística?
- 4) Qual é o perfil dos alunos deste curso? (idade, renda, se possível bairro de moradia).

- 5) Os alunos geralmente conseguem se inserir neste mercado a posteriori dos cursos?
Como está acontecendo esta inserção no atual cenário de “crise”?
- 6) A partir da procura pelos cursos e do relato dos alunos (depende das respostas acima) como o trabalho na indústria automobilística é vista por essas pessoas? Ainda é valorizado?
- 7) Todos os trabalhadores da indústria passam/passaram pelos cursos do Sesi/Senai ou não necessariamente?
- 8) Há algum convenio direto entre o Sesi e as indústrias locais?

Cabe ressaltar que as indagações foram pontuadas somente como meio de orientação e não seguidas em ordem exata ao longo da entrevista. O diálogo com os entrevistados foram organizados em forma de conversa.