

# REDE GLOBAL DE PRODUÇÃO AUTOMOTIVA: O CASO DA STELLANTIS EM GOIANA (PE)<sup>1</sup>

*Global automotive production network: the case of Stellantis in Goiana (PE)*

Cristiano Fonseca Monteiro<sup>2\*</sup>

Raphael Jonathas da Costa Lima<sup>3\*</sup>

Lucas do Amaral Afonso<sup>4\*</sup>

## RESUMO

O artigo tem como objetivo discutir os resultados de trabalho de campo realizado no município de Goiana-PE, onde está localizada uma planta automotiva do grupo Stellantis, inaugurada em 2015. Este trabalho de campo se inscreve em um programa de pesquisa mais amplo que procura entender o impacto da inauguração de novas fábricas do setor automotivo no Brasil nas últimas três décadas. A pesquisa se baseia nas abordagens de Cadeias Globais de Valor (CGVs) e Redes Globais de Produção (RGPs), explorando os dois principais conceitos destas abordagens: governança e upgrading (econômico e social). A análise se concentra em três casos: uma comunidade quilombola; uma empresa fornecedora de terceiro nível; e o principal sindicato ligado às atividades da planta. Estes casos foram analisados com o propósito de explorar uma dimensão sociológica fundamental no capitalismo contemporâneo, qual seja, o estado das relações de poder entre corporações multinacionais e agentes locais.

**Palavras-chave:** Indústria automotiva; cadeias globais de valor; redes globais de produção; território; desenvolvimento socioeconômico; Sociologia Econômica.

## ABSTRACT

This paper aims to discuss the results of fieldwork conducted in the municipality of Goiana-PE, where the Stellantis group inaugurated an automotive plant in 2015. This fieldwork is part of a

<sup>1</sup> Agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pelos recursos financeiros que viabilizaram a pesquisa que resultou neste artigo.

<sup>2\*</sup> Universidade Federal Fluminense. Professor do Departamento de Sociologia e Metodologia das Ciências Sociais e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal Fluminense. Pesquisador do projeto Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN-UFF) e do Núcleo de Pesquisa em Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente (DTA-UFRJ). E-mail: [cmonteiro@id.uff.br](mailto:cmonteiro@id.uff.br). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8210-0942>.

<sup>3\*</sup> Universidade Federal Fluminense. Professor Associado III do Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA) e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal Fluminense (UFF). É bolsista de produtividade (PQ2) do CNPq e coordena o Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN) ([www.brainautomotive.org](http://www.brainautomotive.org)). E-mail: [raphaeljonathas@id.uff.br](mailto:raphaeljonathas@id.uff.br). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9702-0515>.

<sup>4\*</sup> Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN). Doutor em Sociologia pelo PPGS-UFF. Faz parte do Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN) com pesquisas sobre as estratégias corporativas na indústria automotiva. E-mail: [lucasafonso.sp@gmail.com](mailto:lucasafonso.sp@gmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0738-2174>.

broader research program that seeks to understand the impact of the opening of new automotive factories in Brazil over the past three decades. The research is based on the approaches of Global Value Chains (GVCs) and Global Production Networks (GPNs), exploring the two main concepts of these approaches: governance and upgrading (economic and social). The analysis focuses on three cases: a quilombola community; a third-tier supplier firm; and the main union linked to the plant's activities. These cases were analyzed to explore a fundamental sociological dimension in contemporary capitalism, namely, the state of power relations between multinational corporations and local agents.

**Keywords:** Automotive industry; global value chains; global production networks; territory; socioeconomic development; Economic Sociology.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo discutir os resultados de trabalho de campo realizado em agosto de 2022 no município de Goiana-PE, onde está localizada uma planta automotiva do grupo *Stellantis* inaugurada em 2015. Este trabalho de campo faz parte de um programa de pesquisa mais amplo que, inicialmente, procurou entender o impacto da inauguração de novas fábricas do setor automotivo na região Sul Fluminense, nas últimas três décadas (Ramalho, Santos, 2022; Lima, Monteiro, 2022). Mais recentemente, a pesquisa vem ampliando a escala de análise para uma dimensão que almeja comparar territórios produtivos constituídos em regiões bem diferentes em termos dos seus processos históricos de desenvolvimento. Sendo assim, a agenda a médio prazo é elaborar um quadro de análise comparativa entre o polo automotivo que se consolidou nessa região do estado do Rio de Janeiro e outros que se constituíram em paralelo no mesmo período ou mais recentemente, como é o caso de Goiana, Pernambuco, objeto da presente análise.

Originalmente, a agenda de pesquisa dedicada ao impacto da indústria automotiva sobre o Sul Fluminense explorou algumas das novidades trazidas pela chegada das montadoras<sup>5</sup>, como por exemplo, a inovação organizacional representada pelo “Consórcio Modular” (Ramalho, Beynon, Abreu, 2000) e a (re)organização dos sindicatos de trabalhadores para fazer frente a estes novos arranjos (Ramalho, 2004). Quanto à abordagem, os trabalhos deste período se caracterizaram pela ênfase nas redes sociopolíticas e formas de cooperação eventualmente presentes no plano local, sob a hipótese de que, a despeito das assimetrias entre as corporações automotivas e os agentes locais, estes não se limitavam a uma postura passiva diante das investidas das multinacionais (Ramalho,

---

<sup>5</sup> Primeiro a fábrica de caminhões e ônibus da *Volkswagen* na cidade de Resende, em 1996; em seguida a fábrica de automóveis da então Peugeot-Citroën (atual *Stellantis*) na cidade de Porto Real, em 2000. As demais fábricas que formam o polo automotivo da região são da Nissan (Resende, 2014) e Jaguar Land Rover (Itatiaia, 2016).

2005)<sup>6</sup>. Como demonstrado por trabalhos como os de Lima (2005), Santos (2006) e Francisco (2005), os agentes locais – incluindo empresários, representantes do poder público e sindicato – revelaram capacidade de agência e desempenharam um papel ativo na sua relação com as fábricas, contribuindo para moldar a institucionalidade que foi se construindo ao longo do período.

Os trabalhos publicados na última década, por sua vez, têm se interessado menos nas estratégias de cooperação no plano local e mais na questão da inserção da região na rede de produção da indústria automotiva (Ramalho, 2015; Santos, 2022; Monteiro, Lima, 2021). A discussão aqui desenvolvida lança mão de uma combinação entre as abordagens de Cadeias Globais de Valor, doravante CGV (Gereffi, 2018), e de Redes Globais de Produção, doravante RGP (Coe, Yeung, 2015), tanto por seu esforço de teorizar sobre relações de poder envolvendo agentes produtivos em sua relação com outros agentes produtivos e territórios, quanto pela possibilidade de operacionalização de um modelo comparativo de pesquisa que tais abordagens oferecem. Quanto à abordagem de CGVs, originalmente centrada na relação entre firmas, dois conceitos são centrais: do ponto de vista *top-down*, o conceito de governança, referindo-se ao tipo de relacionamento entre empresas líderes e fornecedores e as relações de poder estabelecidas nesta relação (Gereffi, 2005); do ponto de vista *bottom-up*, o conceito de *upgrading*, referindo-se à mudança na posição dos fornecedores nas cadeias em que estão inseridos (Gereffi, 2009).

A discussão sobre cadeia de valor é de longa data na economia industrial e na literatura de estudos de negócios (eg. Porter, 1985; 1990). Como em todos os usos da metáfora da cadeia, seu valor reside em sua ênfase nas estruturas sequenciais e interligadas das atividades econômicas, com cada elo ou elemento na cadeia adicionando valor ao processo (em termos da remuneração da firma). A conceituação de Porter tem uma utilidade limitada porque é delimitada pela firma ou rede inter-firma e não presta atenção a questões de poder corporativo. Neste sentido, a incorporação das relações de poder entre firmas é a contribuição mais fundamental dos trabalhos de Gereffi e colaboradores em direção a uma abordagem mais especificamente sociológica (Gereffi; Korzeniewicz; Korzeniewicz, 1994; Gereffi, 2005). No entanto, permaneceu como limitação desta literatura a ausência de uma referência mais explícita aos contextos institucionais de – e influências sobre – atividades baseadas na firma e aos arranjos territoriais (e suas profundas assimetrias econômicas e sociais), nas quais as cadeias estão enraizadas.

---

<sup>6</sup> Com efeito, a vinda destas empresas para a região se deu em um contexto de “guerra fiscal” entre estados e localidades que ofereceram grandes benefícios para a instalação das fábricas, na expectativa de geração de empregos e eventualmente na formação de uma cadeia produtiva que “pagaria” as isenções fiscais e demais concessões feitas, incluindo terrenos, acesso a recursos naturais e outros. O debate sobre a efetividade dessa estratégia para impulsionar o desenvolvimento local e suas consequências para a economia como um todo atravessou os anos 1990 (Arbix, 2000; Dulci, 2002) e avançou ao longo do século atual (Colombo, 2017; Miranda, 2019).

Em função dessa limitação da abordagem das Cadeias Globais de Valor (CGVs), a abordagem RGP surgiu com o propósito de ir além da relação interfirmas, explorando o enraizamento territorial das redes de produção e ampliando a questão do poder para a relação com a comunidade e o poder público, com especial interesse na produção e apropriação de valor pelas partes envolvidas (Henderson et al., 2011). Ao longo do tempo, ambas abordagens se mesclaram, expandindo a questão do upgrading para o território e seus agentes e instituições, enquanto as diferentes formas de enraizamento territorial e o respectivo estado das relações de poder desdobraram o *upgrading* em “econômico” e “social”, ao mesmo tempo em que colocaram em evidência a possibilidade do caminho no sentido oposto, ou seja, o *downgrading* (Barrientos; Gereffi; Rossi, 2011). Este artigo faz um retorno às dinâmicas e agentes locais e propõe uma análise informada pelas abordagens de CGV/RGP, centrada nas relações de poder estabelecidas entre a empresa e o território. Três casos são analisados: uma comunidade quilombola; uma empresa fornecedora de terceiro nível; e o principal sindicato ligado às atividades da planta. Por meio desta análise, espera-se discutir a questão sociológica das relações de poder entre grandes corporações multinacionais e agentes locais.

## 2. A STELLANTIS NO BRASIL E EM GOIANA-PE

A Stellantis representa o resultado de uma longa trajetória de duas importantes forças da indústria automotiva: o grupo francês PSA (Peugeot-Citroën) e a italiana *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA). O grupo PSA tem sua trajetória iniciada em 1810, com o início da fabricação de bicicletas pela família Peugeot, na França, até produzir seus primeiros carros, em 1900. A Citroën, por sua vez, foi fundada em 1919, foi adquirida pela família Michelin, em 1936, até seu controle acionário passar para a Peugeot, em 1974 (Lima, 2020). Ao longo das décadas seguintes, a PSA expandiu sua presença para outros mercados, lançando modelos competitivos na Ásia, na América Latina e em outras regiões. No entanto, o grupo enfrentou desafios financeiros significativos durante o início do século XXI, especialmente com a crise econômica global de 2008, que impactou a venda de automóveis em muitos mercados. Em resposta, a PSA iniciou uma série de reestruturações e parcerias estratégicas, como a colaboração com a *General Motors* e a aquisição da *Opel* e da *Vauxhall* em 2017, ampliando sua presença e fortalecendo sua posição na Europa.

Por sua vez, a Fiat foi fundada na Itália em 1899 e, ao longo do século XX, foi reconhecida como uma marca de carros compactos, econômicos e populares, consolidando-se como uma força dominante no mercado europeu e expandindo-se para outros continentes. A empresa cresceu através

da aquisição de marcas de luxo, como Alfa Romeo, Ferrari e Maserati e em 2009, fundiu-se à norte-americana Chrysler. Dessa aliança, nasceu a *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA), uma união que permitiu a Fiat consolidar sua presença na América do Norte e na América Latina, enquanto a Chrysler pôde se beneficiar da expertise italiana em carros compactos e tecnologia de eficiência energética. Em janeiro de 2021, PSA e FCA, visando enfrentar os desafios do setor automotivo no século XXI, em particular a transição para veículos elétricos, conectados e autônomos, anunciaram a fusão, dando origem à Stellantis, empresa que abrange 14 marcas, incluindo Peugeot, Citroën, Fiat, Jeep, Ram e outras. A partir da fusão, surgiu o grupo Stellantis, considerado desde então o maior grupo automotivo do mundo.

Depois de anos operando apenas em Betim (MG), onde inaugurou sua planta em 1976, a Fiat instalou-se em 2015 no município de Goiana (PE), na divisa com o estado da Paraíba, a cerca de 60 km da capital, Recife. Com aproximadamente 20 mil trabalhadores, essa é considerada a mais complexa e moderna unidade da empresa no mundo e produz os modelos Compass, Jeep Renegade e Fiat Toro. Entre as suas fornecedoras, as principais delas são a Magneti Marelli; Lear; Adler; Pirelli; Saint-Gobain; Powercoat; Denso; PMC; Tiberina; e Brose. A fusão entre os grupos FCA e PSA integrou as atividades da planta de Goiana às unidades de Porto Real, onde são produzidos os veículos das marcas Peugeot e Citroën<sup>7</sup>; e à tradicional unidade de Betim (MG), na qual são produzidos os veículos da Fiat. A unidade em Goiana teve sua instalação facilitada pelo Regime Automotivo do Nordeste e do Centro-Oeste, em vigor desde os anos 1990 e na origem de investimentos muito relevantes para a região, como a implantação da Ford em Camaçari (BA), no início dos anos 2000. Inicialmente prevista para se instalar nas imediações do Porto de SUAPE, a Stellantis acabou por escolher o município de Goiana, na divisa com o estado da Paraíba, às margens da BR-101.

A geografia de produção da Stellantis no Brasil é parte de uma estratégia regional que visa consolidar sua presença no mercado automotivo latino-americano, através de três fábricas: Betim, Porto Real e Goiana. A planta de Betim-MG surge ainda sob um modelo nacional-desenvolvimentista, destacando-se como uma experiência precoce de re-espacialização desta indústria no Brasil, movimento que só se tornaria efetivo duas décadas depois, já em um contexto de globalização e abertura econômica, nos anos 1990. É nesta década que entra em

---

<sup>7</sup> A planta da então PSA em Porto Real foi inaugurada em 2001, sob o nome de Centro de Produção Automobilística de Porto Real (CPPR), prevendo uma produção envolvendo fornecedores diretos sob o sistema do just-in-time, dentro de um arranjo de tipo “tecnopolo” (Salerno et al, 2003). Entre os seus fornecedores de primeiro nível (first tiers), encontram-se: Faurecia; Johnson Controls; Leoni; Vallourec; Copo-Fehrer; Gefco; Magnetto Automotive; Mahle; Michelin; Treves; Faticad; e Pioneer.

vigência o “Novo Regime Automotivo”, que promoveu a expansão da indústria para fora do ABC paulista, com a criação de novos pólos automotivos no interior do próprio estado de SP e em estados como o RS, PR, RJ e BA. É neste contexto que a Peugeot-Citroën inaugura as fábricas de Porto Real-RJ e passa a produzir carros no Brasil. Finalmente, já sob a vigência do Inovar Auto nos anos 2010, o grupo Fiat inaugura sua planta em Goiana.

Esta geografia reflete uma estratégia que combina a modernização industrial com a adaptação regional. A empresa consolidou sua presença em três regiões do país, com plantas localizadas em diferentes regiões, garantindo acesso tanto a grandes centros consumidores quanto a corredores logísticos que facilitam a exportação para outros países da América Latina e de fora do continente. As unidades de Betim, Goiana e Porto Real produzem veículos e motores que abastecem tanto o mercado doméstico quanto o internacional, contribuindo para o posicionamento da empresa como um dos maiores grupos automotivos do mundo. Como já mencionado, o Polo Automotivo de Goiana-PE foi inaugurado em 2015 e ocupa uma área de 11 milhões de metros quadrados, envolvendo um complexo industrial composto pela planta da Stellantis e um parque de fornecedores com 16 fornecedores de primeiro nível (*first tiers*) com capacidade produtiva instalada de 250.000 automóveis/ano. A expectativa das autoridades políticas locais era que ocorresse uma “pernambucanização” do parque de fornecedores com o aumento gradual da participação do estado na cadeia global de valor da Stellantis.

O Estado atuou de maneira ambivalente para a consolidação da Stellantis em Pernambuco, ao longo do processo de instalação e desenvolvimento do polo automotivo. De um lado, os governos estadual e federal atuaram como facilitadores, oferecendo incentivos fiscais substanciais, infraestrutura viária e capacitação para trabalhadores locais, como parte do pacote de atração de investimentos. Por outro lado, o Estado também atuou como um regulador, impondo critérios para o licenciamento ambiental e normas de segurança do trabalho, o que exigiu adaptações por parte das empresas envolvidas no pólo (Freitas, Demery, 2022). Ficou evidente que a presença estatal impulsionou a instalação da fábrica e moldou as interações entre as corporações multinacionais (a própria Stellantis e suas principais fornecedoras) e os agentes locais, evidenciando o impacto das políticas públicas na configuração do território e nas dinâmicas de poder.

A chegada do polo automotivo representou um processo de mudança social que acelerou a urbanização do município e impactou a atividade agrícola. A instalação da Stellantis atingiu não apenas Goiana, mas toda a região por ela classificada como AIF – Área de Influência Fiat, isto é, treze municípios do estado de Pernambuco (Abreu e Lima, Aliança, Araçoiaba, Camutanga,

Condado, Ferreiros, Goiana, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Itambé, Itapissuma, Itaquitinga e Timbaúba) e quatro do estado da Paraíba (Alhandra, Caaporã, Pedras de Fogo e Pitimbu). Goiana é equidistante das capitais dos estados de Pernambuco (Recife) e da Paraíba (João Pessoa), tendo se destacado em período recente na produção açucareira, sobretudo com as usinas Maravilha (já desativada) e Santa Teresa, e na produção de cimento, cabendo destacar a Cimentos Nassau, que entrou com pedido de recuperação judicial em 2022. Também é um centro regional de comércio, atividade da qual muitos funcionários da Stellantis são provenientes e, no passado, foi um centro de produção têxtil, nos moldes da vizinha Paulista (PE), inclusive com a presença de vilas operárias.

O município passou por uma transição econômica significativa com a chegada da Stellantis, que gerou expectativas de emprego e desenvolvimento local. Como a região é marcada pela desativação dos antigos engenhos de cana-de-açúcar e pela crise na indústria cimenteira, o contexto da chegada da empresa é peculiar tanto no que diz respeito à dinâmica econômica da região quanto ao padrão operacional da empresa. Além disso, chama a atenção o fato de que, a princípio, o polo automotivo seria instalado no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE, localizado nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, Litoral Sul de Pernambuco.

O complexo de SUAPE é o melhor exemplo do boom econômico vivenciado por Pernambuco a partir do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC que, em 2007, contribuiu para a formação de um dos maiores pólos de investimentos do país (Corrêa, Vêras de Oliveira, 2015). E mesmo tendo se expandido consideravelmente no período que caracterizou os governos de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, e atraído uma série de investimentos públicos e privados. Em que pese a considerável expansão e os investimentos públicos e privados atraídos para o complexo nos anos que antecederam à vinda da montadora<sup>8</sup>, a Stellantis desistiu de se implantar nas suas imediações e anunciou a instalação no município de Goiana, o primeiro grande investimento do setor automotivo na região nordeste, mais de uma década após a Ford ter se instalado em Camaçari (BA)<sup>9</sup>. A chegada da Stellantis a Pernambuco insere-se no contexto de retomada dos investimentos do setor automotivo no Brasil, decorrentes do lançamento do Programa Inovar-Auto, que, em 2012, acelerou a reestruturação de plantas já consolidadas, como a extinta unidade da Ford, em Camaçari (BA), e pela entrada de novos atores, que até então atuavam apenas como importadores.

---

<sup>8</sup> Corrêa e Oliveira (2015) estimam que houve um crescimento expressivo dos investimentos públicos em SUAPE, que passaram de “R\$ 155 milhões (entre 1995 e 1998) para R\$ 136 milhões (1999 a 2002) e R\$ 147,6 milhões (2003 a 2006); enquanto, entre 2007 e 2010, chegaram a R\$ 1,46 bilhões. No que tange aos investimentos privados, alcançaram a cifra US\$ 17 bilhões em 2007.

<sup>9</sup> A trajetória da Ford no Brasil e, mais especificamente, em Camaçari (BA), é analisada nos trabalhos de Dulci (2015) e Lima e Dulci (2021).

A planta de Goiana, conforme a definição de Dulci (2015), é um *greenfield* automotivo, em condições semelhantes a cidades como Araquari (SC), que recebeu investimentos da BMW, e Iracemápolis (SP), que recebeu uma planta (também já fechada) da Mercedes-Benz, em 2016. Bubbico (2021), ao comparar as fábricas da Stellantis em Melfi (Itália) e em Goiana, assinala que ambas as instalações, situadas em regiões predominantemente rurais, com pouca tradição industrial e sindicatos fracos, têm como traço comum a integração dos fornecedores ao próprio local de produção, com o objetivo de promover o desenvolvimento local. Somada a essa interpretação, Ladosky (2021) destaca que a chegada da montadora e dos fornecedores alterou a estrutura econômica do município de Goiana, aumentando a participação do emprego na indústria de transformação de 20% em 2009 para 60% em 2017. Contudo, essa expansão não foi acompanhada por um fortalecimento do movimento sindical, especialmente entre os trabalhadores metalúrgicos. Ladosky identifica vários fatores que dificultam a atuação do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE) em Goiana e na região da Mata Norte, especialmente a falta de cultura sindical local.

A despeito das assimetrias, o caráter disputado e contingente da interação entre grandes corporações e territórios produtivos, como é o caso da Stellantis em Goiana, é necessariamente marcado por ambiguidades e contradições, tais como as destacadas pelos trabalhos citados acima<sup>10</sup>. Tais ambiguidades e contradições reapareceram no trabalho de campo e outras também se revelaram, como será destacado a seguir.

### 3. O TRABALHO DE CAMPO

A abordagem de CGVs/RGPs enfoca a variedade de atores capazes de exercer poder no interior dos sistemas globais de produção e distribuição (Gereffi, 2018; Coe, Yeung, 2015). Do ponto de vista estrutural (*top-down*), o poder exercido pelas empresas líderes das cadeias, apreendido por meio do conceito de “governança” se refere ao controle de atividades e atores geograficamente dispersos de uma indústria, determinando os papéis que desempenham em países desenvolvidos e em desenvolvimento. Do ponto de vista da agência (*bottom-up*), as estratégias de atores locais para fazer frente aos mecanismos de governança existentes visam obter ganhos em relação às condições pré-existentes e eventualmente melhorar a sua própria posição e/ou da região na cadeia/rede, processo definido como *upgrading*. Neste sentido, para cada um dos atores que

<sup>10</sup> Além dos estudos já citados, trabalhos que reforçam as ambiguidades e contradições na relação entre CGVs/RGPs, ou mais genericamente, entre o mercado global e territórios locais com interesse no Nordeste brasileiro incluem Ramalho e Oliveira (2015) e Lima (2020).

serão discutidos neste artigo, procurou-se identificar, por meio de entrevistas semi-estruturadas, conversas informais e observação direta, sua trajetória antes e depois da instalação da planta, os recursos institucionais de que dispõem e sua visão de desenvolvimento.

Com a chegada da Stellantis ao polo automotivo de Goiana, diversas instituições locais passaram por um processo de reconfiguração em suas funções e estratégias de atuação. Essas entidades, inicialmente focadas em ações de desenvolvimento econômico e capacitação, passaram a atuar de forma mais articulada e estratégica, seja por meio de parcerias, negociações diretas ou redes de apoio, visando não apenas atrair investimentos, mas também disputar poder e recursos em um contexto econômico transformado pela instalação da multinacional. Esse movimento de reconfiguração institucional, contudo, não se deu de maneira linear ou homogênea. Enquanto algumas instituições conseguiram ampliar sua capacidade de intervenção nas políticas locais, outras enfrentaram barreiras relacionadas à estrutura de governança imposta pela própria Stellantis à cadeia global de valor (CGV) sob sua direção.

No campo de estudo, foram mapeadas e analisadas diversas instituições relevantes para entender a reconfiguração do poder local com a chegada da fábrica<sup>11</sup>. A escolha específica pela análise mais detalhada de três atores — o quilombo, a fornecedora e o sindicato — deve-se à sua capacidade de ilustrar a diversidade das estratégias de enraizamento territorial e de disputa de poder. A fornecedora representa um agente econômico diretamente envolvido na cadeia de produção e nas dinâmicas de *upgrading* industrial; o quilombo ilustra como as comunidades tradicionais se reconfiguram para disputar políticas locais e acessar recursos institucionais; e o sindicato exemplifica a luta por melhores condições de trabalho e a proteção de direitos, revelando as tensões entre governança corporativa e reivindicações trabalhistas. Esses casos fornecem uma visão abrangente das relações de poder e estratégias locais diante da instalação da Stellantis, destacando a complexidade das interações entre atores locais e globais.

### 3.1. Quilombolas de Tejucupapo

O antigo povoado de São Lourenço tem sua origem ligada ao período colonial e à formação dos engenhos de açúcar na região de Goiana, constituído majoritariamente por populações de negros e indígenas. São Lourenço foi inicialmente parte da freguesia de Tejucupapo, integrando um

---

<sup>11</sup> Entre elas estão: a Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD DIPER), a Associação das Indústrias do Município de Goiana, o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica, Mecânica e de Material Elétrico de Pernambuco (SINDMETAL-PE), o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Goiana-PE, a Prefeitura de Goiana, o Grupo SADA, o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), a Comunidade Quilombola de São Lourenço e a Comunidade Baldo do Rio, além da presença da fornecedora de componentes automotivos analisada no estudo.

conjunto de territórios formados por comunidades tradicionais. Historicamente, o povoado de São Lourenço desenvolveu uma economia baseada em pesca artesanal e agricultura de subsistência, atividades que se consolidaram por décadas como as principais fontes de renda e de sobrevivência da comunidade. O reconhecimento oficial de São Lourenço como quilombo foi resultado de um processo iniciado por lideranças locais que, ao participarem de conferências sobre comunidades tradicionais, passaram a se integrar a uma rede de lideranças de outras comunidades. Legalmente, o reconhecimento oficial do quilombo de São Lourenço foi emitido em 2005, pela Fundação Cultural Palmares. Com a certificação, a comunidade se “aproximou mais da prefeitura” de Goiana-PE. Como afirmou Dadá, liderança da comunidade, “parece que depois disso começaram a nos ver” (Dadá, 2022).

A partir desse momento, os líderes da comunidade constituíram uma rotina de diálogo com o poder público, principalmente com a Agência Municipal de Desenvolvimento de Goiana (AD Goiana), que atualizava a comunidade sobre as formações oferecidas. A chegada de grandes empresas, como a Stellantis e suas fornecedoras, trouxe novas possibilidades à comunidade quilombola. Um exemplo presente no relato dos moradores locais é a relação com a LEAR *Corporation*, fornecedora de estofados de veículos da Stellantis, que forneceu um curso de confecção de bancos de couro para os veículos montados na fábrica de Goiana.

O curso de costura oferecido pela LEAR representou para as mulheres da comunidade a oportunidade de melhorar suas condições econômicas. Muitas delas foram contratadas pela fábrica e conseguiram transformar sua situação financeira, ao trocar o trabalho de marisqueira pelo trabalho fabril. No entanto, esse processo também trouxe desafios, já que o trabalho na fábrica interferiu nas práticas culturais e no estilo de vida tradicional do quilombo, especialmente na pesca artesanal. Isso gerou uma tensão entre a necessidade de aproveitar as novas oportunidades econômicas e preservar a identidade e as tradições locais. Costa (2022), ao explorar os efeitos dessa mudança nas relações de gênero nas famílias das comunidades de São Lourenço e Tejucupapo, interpreta que a pesca permitia uma maior integração com as relações familiares, autonomia e um contato direto com a natureza. A chegada da Stellantis, trazendo oportunidades de emprego na fábrica, interferiu no equilíbrio da comunidade ao impor uma rígida disciplina e um controle mais intenso do tempo e das atividades das mulheres da comunidade.

**Figura 1:** Antiga escola da Comunidade São Lourenço



**Fonte:** Arquivo de pesquisa BRAIN

O reconhecimento institucional como uma comunidade quilombola abriu espaço para reivindicações fundamentais, como a construção de uma escola com estrutura adequada e o acesso ao saneamento básico. Durante a visita à escola, Dadá mostrou a biblioteca, recém-reformada pelo projeto “Vozes Daqui” — uma parceria entre a Prefeitura de Goiana, a Stellantis e a Fundação Banco do Brasil. Ao convidar para entrar, ela comentou: “o pessoal da Fiat (Stellantis) que construiu” (Dadá, 2022). Na ocasião, Dadá lembrou as diferenças marcantes entre a escola onde estudou e a estrutura atual da comunidade. Na época, ela frequentava um espaço improvisado e precário, com poucas cadeiras e quase nenhum material didático, sem biblioteca ou recursos adequados. Agora, a nova escola, reformada e equipada, conta com uma biblioteca com mais livros e recursos didáticos e audiovisuais.

**Figura 2:** Biblioteca da Escola Municipal Adélia Carneiro Pedrosa



**Fonte:** Arquivo de Pesquisas BRAIN

No entanto, a chegada da Jeep e a inserção de quilombolas na linha de produção introduziram novos desafios. Embora os empregos tenham trazido renda para a comunidade, o distanciamento das trabalhadoras de suas tradições cotidianas começou a enfraquecer os vínculos culturais, conforme Dadá descreveu. Agora, a comunidade equilibra a luta por melhores condições de vida e inclusão social com o desejo de manter vivos seus valores e práticas culturais, enfrentando uma tensão entre o desenvolvimento econômico e a preservação de sua identidade.

### **3.2. A fornecedora de Sonorizadores Automotivos**

A empresa de componentes sonorizadores automotivos, originária de Camaçari-BA, entrou na rede de fornecedores da Stellantis por meio de um processo de articulação liderado pela Agência Municipal de Desenvolvimento de Goiana (AD Goiana). O vínculo foi estabelecido após a agência identificar a demanda e promover um contato entre a FIAT (antes de virar Stellantis) e a fornecedora, com o objetivo de impulsionar uma cadeia de fornecedores para a produção automotiva na região. Em 2021, a fornecedora transferiu parte de sua operação para Goiana-PE, fixando-se no bairro Tejucupapo. A instalação envolveu a ocupação de um galpão alugado, onde foram alocadas as máquinas transportadas de sua unidade em Camaçari. Em paralelo à estruturação física, a empresa deu início à seleção de pessoal, priorizando a contratação de mão de obra local para cargos operacionais, remunerados com salário mínimo e submetidos a treinamento no próprio local de trabalho, já que se trata de operações simples. Para incentivar essa mão de obra, a empresa implementou um programa de subsídios destinado aos moradores de Tejucupapo, pois muitos trabalhadores ainda se dedicam à pesca artesanal como fonte de renda.

**Figura 3:** Fábrica de Sonorizadores



**Fonte:** Arquivo de pesquisas BRAIN

Na fábrica, os funcionários locais desenvolveram uma relação particular com os produtos fabricados, rebatizando peças de sonorização de acordo com elementos culturais conhecidos na região. Por exemplo, a peça responsável pelo isolamento acústico do modelo Jeep Compass passou a ser chamada de “Tábua de Carne”, enquanto outra peça, voltada para o isolamento inferior traseiro, foi apelidada de “Tatu”. Anteriormente, a Jeep adquiriu este componente da *3M Company*, empresa fornecedora de componentes para indústria em geral, mas optou pela nova fornecedora buscando redução de custos. A empresa, que originalmente operava em Camaçari-BA, foi integrada à cadeia de fornecedores da Stellantis em Goiana-PE após identificar essa vantagem de custo, sendo também desafiada a adaptar sua produção para atender às demandas específicas da montadora.

O caso da peça chamada “tábua de carne” ilustra o estado das relações de poder entre montadora e fornecedor local. A peça consiste em um estofamento (importado da China) com um adesivo que anteriormente precisava ser retirado manualmente para que a peça fosse colada ao veículo, tomando um tempo considerável na linha de montagem, com alguma perda de material. A nova fornecedora, ao produzir um componente similar, foi solicitada pela Stellantis a resolver essa questão operacional. Envolvendo seus operadores de máquinas e ajudantes na busca por uma

solução, a empresa desenvolveu a seguinte alternativa: inserir um pedaço de papel parafinado, cortado manualmente, entre o adesivo e a peça de estofamento. Essa adaptação reduziu o tempo de montagem e minimizou o desperdício de materiais, gerando uma economia significativa para a Stellantis, que aplicou a inovação em outras plantas no Brasil e no exterior. Para organizar a nova demanda na produção, a empresa destacou um auxiliar de serviços para realizar o corte do papel parafinado e inseri-lo nos componentes, garantindo a aplicação da inovação e arcando com os custos da mudança operacional em sua unidade de produção.

A integração dessa fornecedora à rede de produção da Stellantis evidencia as dinâmicas de controle presentes nas relações entre montadora e fornecedores locais. Embora a adaptação do componente tenha gerado ganhos de eficiência para a linha de montagem, os custos da inovação e da mudança operacional foram absorvidos pela fornecedora. A posição da fornecedora no contexto de dependência econômica e técnica à montadora ilustra a assimetria de poder e a pressão constante por ajustes e otimizações, características típicas de redes de produção em que a força das grandes empresas molda as condições e impõe exigências aos atores locais. Por outro lado, a oportunidade de integrar a cadeia de fornecimento da Stellantis representa não apenas nova alternativa de emprego e renda para os moradores da região, como também abre a perspectiva para aprendizado e acúmulo de recursos institucionais, inclusive em termos de conhecimento tecnológico (mesmo que relativamente simples, como no caso da inovação introduzida na “tábua de carne”).

### **3.3. O Sindicato dos Metalúrgicos**

Conforme relatado pelos dirigentes sindicais entrevistados para a pesquisa, o SINDMETAL-PE tem buscado se adaptar e enfrentar desafios desde a sua fundação, representando e defendendo os direitos dos trabalhadores do polo automotivo. Na avaliação dos dirigentes, o sindicato tem uma base sólida, com uma diretoria composta por 60 membros, sendo 6 mulheres, representando uma vasta gama de trabalhadores do setor metalúrgico no estado de Pernambuco. Dentre os recursos institucionais destes dirigentes, destacam-se a participação na Comissão Interna de Prevenção a Acidentes (CIPA), que permite ao sindicato monitorar e relatar condições de trabalho, contribuindo para a segurança e o bem-estar dos trabalhadores. Um dos dirigentes mencionou sua candidatura e eleição para a CIPA como uma forma de proteção contra conflitos internos que, originalmente, motivaram seu envolvimento com a atividade sindical.

Em termos de relações intersindicais, o SINDMETAL-PE mantém conexões com outras entidades sindicais relacionadas a fábricas da Stellantis, tanto nacional quanto internacionalmente. Os entrevistados mencionaram encontros com sindicatos de outras plantas e centrais sindicais,

como a Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), em Betim, e com representantes sindicais da Itália. Há ainda estrutura legal e de apoio jurídico aos trabalhadores, com advogados especializados, o que permite ao sindicato atuar em casos de demissões consideradas injustas e acidentes de trabalho, por exemplo. Há também recursos educacionais e treinamentos e o sindicato valoriza a qualificação dos trabalhadores, buscando parcerias para oferecer programas de educação e treinamento, o que se converte em recurso institucional que contribui para o fortalecimento do polo automotivo, configurando-se uma típica lógica de conflito e cooperação nas relações entre sindicato e empresa.

Neste sentido, os dirigentes sindicais revelam uma visão abrangente da atividade da empresa, com um olhar que extrapola as questões de trabalho internas à fábrica e abarcam o seu impacto regional, a relação desta com a matriz e a articulação com as demais fábricas do grupo no Brasil. Na comparação entre Melfi (Itália) e Goiana (Brasil), BUBBICO (2022) mostra que as diferenças entre as duas fábricas estão principalmente na atuação sindical: enquanto Melfi conta com maior liberdade sindical e mais de um sindicato representando os trabalhadores, Goiana tem uma estrutura sindical mais fragmentada e menos centralizada. Em Melfi, a empresa buscou “quebrar” o Contrato Coletivo Nacional para implementar acordos locais menos favoráveis, mas ainda assim mantém uma representação sindical no local de trabalho. Em contraste, na planta de Goiana, o acordo coletivo implementado apresenta condições menos vantajosas para os trabalhadores, refletindo a falta de um sistema de negociação nacional no Brasil.

Nesse contexto, o SINDMETAL-PE enfrenta os desafios impostos por uma relação institucional marcada por um ambiente de trabalho que impõe altas demandas aos trabalhadores. Essa configuração exige que o sindicato adote estratégias de adaptação, investindo em parcerias com entidades sindicais nacionais e internacionais para aumentar sua capacidade de negociação e fortalecer sua legitimidade perante os trabalhadores. Isso mostra um quadro de interações institucionais em que o sindicato busca consolidar sua presença e atuação, contribuindo para a forjar novas institucionalidades em um ambiente laboral caracterizado por constantes ajustes nas relações de poder e representação.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este artigo procurou explorar a complexidade e a dinâmica das relações de poder no contexto das CGVs/RPGs, particularmente em ambientes influenciados pela instalação de novas plantas automotivas. Observou-se que, enquanto a governança das cadeias/redes pode centralizar o

controle e a coordenação nas mãos de corporações multinacionais, os atores locais demonstram uma capacidade de disputar as condições de inserção nestes arranjos por meio de estratégias que eventualmente podem levar a *upgrading* econômico e social. Essas estratégias não apenas moldam as relações econômicas locais, mas também reconfiguram as interações sociais, contribuindo para um entendimento mais amplo do capitalismo contemporâneo como um sistema economicamente dinâmico e institucionalmente complexo. Assim, esta pesquisa contribui para o campo da Sociologia Econômica ao ilustrar como a interação entre estruturas globais e agências locais pode resultar em trajetórias de desenvolvimento divergentes e em rearranjos nas relações de poder.

O caso da Stellantis em Goiana-PE exemplifica como atores locais, apesar das assimetrias de poder características das CGVs/RPGs, conseguem exercer agências diferenciadas para adaptar, negociar e redefinir suas condições econômicas e sociais. A comunidade de Tejucupapo se articulou politicamente com o poder público para o reconhecimento como comunidade quilombola e acionou este recurso para buscar novas oportunidades de trabalho e melhorias na infraestrutura local. Ao integrar parte de sua população feminina como mão-de-obra na cadeia de fornecedores da Stellantis, a comunidade navegou entre novas oportunidades econômicas e a tensão com a preservação de práticas culturais. A vinda da fornecedora de sonorizadores para a cidade ampliou a integração local à CGV/RGP da Stellantis. Para além da nova oportunidade de emprego e renda, o caso da “tábua de carne”, mesmo que se trate de uma inovação bastante simples, revelou capacidade de adaptar processos produtivos para responder às demandas da montadora. O sindicato, por sua vez, mobilizou estratégias de resistência e negociação frente ao controle corporativo, principalmente através da articulação com outros sindicatos e no investimento em qualificação e formação dos trabalhadores, evidenciando a possibilidade de rearranjos institucionais.

Esses exemplos ilustram como a interação entre estruturas globais e formas de agência local pode resultar em trajetórias de desenvolvimento econômico que desafiam a visão de passividade dos territórios diante das forças institucionais externas. A pesquisa mostra que a chegada da fábrica no município de Goiana-PE fez com que os agentes locais reagissem às imposições da multinacional e atuando na definição das relações de poder e nas dinâmicas produtivas. Com a presença da Stellantis, Goiana se configura como um local de articulações entre empresas multinacionais e instituições locais, oferecendo um campo promissor para o entendimento da questão sociológica das relações de poder no contexto das CGVs/RPGs.

## REFERÊNCIAS

BARRIENTOS, S.; GEREFFI, G.; ROSSI, A. Economic and social upgrading in global production networks: a new paradigm for a changing world. In: *International Labor Review*, v. 150, n. 3-4, p. 319-340, 2011.

BUBBICO, D. Melfi no Brasil vinte anos depois: semelhanças e diferenças entre os investimentos greenfield da FCA em Melfi e em Goiana. In: LADOSKY, M. (org.). *A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras*. Campina Grande: Editora da Universidade Estadual da Paraíba, p. 27-60, 2021.

COE, N.; YEUNG, H. *Global production networks: theorizing economic development in an interconnected world*. Oxford: Oxford University Press, 2015.

COLOMBO, L. Guerra fiscal na federação brasileira: a contribuição das abordagens da Sociologia Econômica. In: *Sociedade e Estado*, v. 32, n. 2, 2017, p. 291-311.

CORRÊA, S.; OLIVEIRA, R. A Nova Agenda de Desenvolvimento pela Ótica dos Conflitos Sociais: o caso de Belo Monte. In: *Revista Pós-Ciências Sociais*, v. 12, p. 19-52, 2015.

COSTA, V. A fábrica da Fiat-Chrysler em Goiana (PE): o caso das marisqueiras que se tornaram operárias. In: LADOSKY, M. (org.). *A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras*. Campina Grande: Editora da Universidade Estadual da Paraíba, p. 135-168, 2021.

DULCI, J. *Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

DULCI, O. Itinerários do capital e seu impacto no cenário inter-regional. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. 50, p. 89-102, 2002.

FRANCISCO, E. *A comissão enxuta: ação política na fábrica do consórcio modular em Resende*. Bauru-SP: EDUSC, 2005.

GEREFFI, G. *Global value chains and development: redefining the contours of 21st century capitalism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

GEREFFI, G. Development models and industrial upgrading in China and Mexico. In: *European Sociological Review*, v. 25, n. 1, p. 37-51, 2009.

GEREFFI, G.; HUMPHREY, J.; STURGEON, T. The governance of global value chains. In: *Review of International Political Economy*, v. 12, n. 1, p. 78-104, 2005.

GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M.; KORZENIEWICZ, R. Introduction: global commodity chains. In: GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M. (orgs.). *Commodity chains and global capitalism*. Westport, CT: Praeger, 1994, p. 1-14.

HENDERSON, J. et al. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. In: *Pós-Ciências Sociais*, v. 8, n. 15, p. 143-170, 2011.

LADOSKY, M. Mercado de trabalho e sindicalismo no Polo Automotivo de Goiana. In:

LADOSKY, M. (org.). *A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras*. Campina Grande: Editora da Universidade Estadual da Paraíba, p. 101-134, 2021.

LADOSKY, M.; OLIVEIRA, R. Os Trabalhadores Canavieiros de Pernambuco e o “Novo Sindicalismo”. In: *Política & Trabalho*, n. 52, p. 71-86, 2020.

LIMA, J. A globalização periférica e a resignificação dos lugares. In: *Sociedade e Estado*, v. 35, n. 3, p. 765-786, 2020.

LIMA, R. *Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município-modelo” em Porto Real (RJ)*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – PPGSA/IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.

LIMA, R.; DULCI, J. Trabalhando sem a Ford: política industrial e ação corporativa em São Bernardo do Campo. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 36, n. 107, p. 1-19, 2021.

LIMA, R.; MONTEIRO, C. (orgs.). *Sul Fluminense: laboratório do capitalismo brasileiro contemporâneo*. Curitiba: Appris, 2022.

MIRANDA, R. Geopolítica tributária: a apropriação histórico-social do espaço e o imposto sobre o valor adicionado. In: *Revista de Economia Contemporânea*, v. 23, n. 1, 2019, p. 1-37.

MONTEIRO, C.; LIMA, R. Cadeias globais de valor e estratégias corporativas na indústria automobilística: os casos da MAN/Volkswagen e da Tata/Jaguar Land Rover. In: RAMALHO, José Ricardo; CARNEIRO, Marcelo Sampaio; OLIVEIRA, Roberto Vêras de (orgs.). *Configurações do desenvolvimento, trabalho e ação coletiva*. São Paulo: Annablume, p. 59-78, 2021.

OLIVEIRA, R. Suape em construção, peões em luta: o novo desenvolvimento e os conflitos do trabalho. In: *Cadernos CRH*, v. 26, p. 233-252, 2013.

PORTER, M. *Competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. London: Macmillan, 1985.

PORTER, M. *The Competitive advantage of nations*. London: Macmillan, 1990.

RAMALHO, J. R. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro. In: *Pós-Ciências Sociais*, v. 12, n. 24, p. 117-142, 2015.

RAMALHO, J. R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: *Dados*, v. 48, n. 3, 2005.

RAMALHO, J. R. Novas fábricas, velhas práticas: relações trabalhistas e sindicais na indústria automobilística brasileira. In: *Cadernos CRH*, v. 17, n. 41, p. 199-210, 2004.

RAMALHO, J. R.; OLIVEIRA, R. Desenvolvimento, territórios produtivos, trabalho e conflito social. In: *Pós-Ciências Sociais*, v. 12, n. 24, p. 11-18, 2015.

RAMALHO, J. R.; SANTOS, R. (orgs.). *Trabalho & Mudança Social: efeitos da indústria automotiva no Rio de Janeiro*. São Paulo: Annablume, 2022.

SALERNO, M.; MARX, R.; ZILBOVICIUS, M. A nova configuração da cadeia de fornecimento na indústria automobilística no Brasil. In: *Revista de Administração*, v. 38, n.3, p. 192-204, 2003.

SANTOS, R. A Rede Global de Produção Automotiva: o papel do Brasil e as estratégias corporativas no Rio de Janeiro. In: LIMA, R.; MONTEIRO, C. (orgs.). *Sul Fluminense: laboratório do capitalismo brasileiro contemporâneo*. Curitiba: Appris, 2022.

SANTOS, R. *A construção social da região: desenvolvimento regional e mobilização sócio-política no Sul Fluminense*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – PPGSA/IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

### **Entrevistas**

DADÁ, Gedália Venceslau. Entrevista concedida a Raphael Lima, Lucas Afonso e Cristiano Monteiro. Quilombo São Lourenço. Goiana-PE, 23 ago. 2022.

LUIS, Hermes; PEREIRA, Anderson. Entrevista concedida a Raphael Lima, Lucas Afonso e Cristiano Monteiro. Goiana, PE, 23 ago. 2022.

MATHIAS, Antonio. Entrevista concedida a Raphael Lima, Lucas Afonso e Cristiano Monteiro. Goiana, PE, 24 ago. 2022.

FREITAS, André; DMERY, Raphael. Entrevista concedida a Lucas Afonso e Raphael Lima. Agência Municipal de Desenvolvimento de Goiana – AD GOIANA. Entrevista realizada remotamente via Google Meet em 02 set. 2022.

### **Licença e Direitos:**



Este trabalho está licenciado sob uma licença [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).