

CONTESTAÇÕES DISCURSIVAS DOS TRABALHADORES À PRODUÇÃO FLEXÍVEL EM MONTADORAS NO SUL FLUMINENSE DE 2016 A 2018¹

Pedro Luiz Maitan Filho²
Ana Lucia Guedes³

<http://dx.doi.org/10.1590/1413-2311.343.117074>

RESUMO

O artigo aprofunda estudos acerca da produção flexível em montadoras no sul fluminense. A revisão da literatura está focada nos papéis dos múltiplos atores – governos locais, sindicatos e trabalhadores –, e no impacto da flexibilidade nas condições de trabalho no setor automotivo. A abordagem interdisciplinar adotada busca desvelar vozes dos trabalhadores que contestam marcas da produção flexível no sul fluminense quanto ao ideal discursivo do encadeamento produtivo, do desenvolvimento regional ou da gestão da produção nas montadoras. A metodologia qualitativa está fundamentada em abordagem discursiva com distintos níveis de análise. A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas com 38 participantes que representam prefeituras, sindicato regional e trabalhadores das montadoras. Da análise dos resultados depreende-se contradições da qualidade e quantidade do emprego de massa, das políticas públicas defasadas e instrumentalizadas pelas montadoras Jaguar Land Rover, MAN, Nissan e PSA Peugeot Citroen, e o retrocesso das condições de trabalho no nível operacional. Ao privilegiar as vozes dos trabalhadores, foi possível desvelar dos elementos retóricos de maior apelo da produção flexível automotiva as contestações em face dos discursos historicamente acoplados aos agentes econômicos e políticos no sul fluminense.

Palavras-chave: Indústria automotiva. Produção flexível. Trabalho. Pesquisa Qualitativa. Precarização.

WORKERS' DISCURSIVE CONTESTATIONS TO FLEXIBLE PRODUCTION IN AUTOMAKERS IN THE SOUTH OF RIO DE JANEIRO FROM 2016 TO 2018

The article deepens studies on the flexible production in automakers in the south of Rio de Janeiro. The literature review is focused on the roles of multiple players – local governments, unions and workers – and on the impact of flexible production in the work conditions in automotive subsidiaries. The interdisciplinary approach adopted aims to unveil workers' voices that contest marks of the flexible production in the discursive ideal of the productive chain, of the regional development or production management. The qualitative methodology is grounded

¹ Recebido em 24/7/2021, aceito em 18/2/2022.

² Universidade do Grande Rio – Programa de Pós-Graduação em Administração; Duque de Caxias – RJ (Brasil); maitan.pedro@gmail.com.

³Fundação Getulio Vargas – Diretoria de Análise de Políticas Públicas; Rio de Janeiro – RJ (Brasil); <https://orcid.org/0000-0002-9261-7811>; ana.guedes@fgv.br.

on a discursive approach with distinct levels of analysis. The data collection was accomplished through interviews with 38 individuals that represent local government, regional union and workers from subsidiaries. The analysis of the results expose contradictions in the quality and quantity of mass employment, outdated public policies used by the automakers Jaguar Land Rover, MAN, Nissan e PSA Peugeot Citroen, and the setback of working conditions at the operational level. By privileging the voices of workers, it was possible to unveil from the most appealing rhetorical elements of flexible automotive production the challenges in the face of discourses historically linked to economic and political agents in the south of Rio de Janeiro.

Keywords: Automotive industry. Flexible production. Work. Qualitative research. Precariousness.

CONTESTACIONES DISCURSIVAS DE LOS TRABAJADORES PARA LA PRODUCCIÓN FLEXIBLE EN LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES DEL SUR DE RÍO DE JANEIRO DE 2016 A 2018

El artículo profundiza los estudios sobre la producción flexible en las automotrices del sur de Río de Janeiro. La revisión de la literatura se centra en los roles de múltiples actores - gobiernos locales, sindicatos y trabajadores - y el impacto de la flexibilidad en las condiciones de trabajo en el sector automotriz. El abordaje interdisciplinario adoptado busca revelar las voces de los trabajadores que cuestionan los marcos de la producción flexible en el sur de Río de Janeiro sobre el ideal discursivo de encadenamiento productivo, desarrollo regional o gestión de la producción en las automotrices. La metodología cualitativa se basa en un enfoque discursivo con diferentes niveles de análisis. La recolección de datos se realizó a través de entrevistas con 38 participantes representantes de prefecturas, sindicatos regionales y trabajadores de las automotrices. Del análisis de los resultados se desprenden las contradicciones en la calidad y cantidad del empleo masivo, las políticas públicas desfasadas e instrumentalizadas por las automotrices Jaguar Land Rover, MAN, Nissan y PSA Peugeot Citroen, y el retroceso de las condiciones de trabajo a nivel operativo. Al privilegiar las voces de los trabajadores, fue posible revelar a partir de los elementos retóricos de mayor atractivo de la producción automotriz flexible las contestaciones frente a discursos históricamente vinculados a los agentes económicos y políticos del sur de Río de Janeiro.

Palabras clave: Industria automotriz. Producción flexible. Trabajo. Investigación cualitativa. Precariedad.

INTRODUÇÃO

A investigação das contestações discursivas sucede estudos na região sul fluminense focados em atores às margens das operações das subsidiárias automotivas cujos modelos de barganhas foram problematizados como condicionantes históricas da produção flexível (RODRIGUES e RAMALHO, 2007). Os resultados dos autores indicaram o aspecto discursivo, associado aos sistemas políticos e econômicos, que acompanha os rótulos tecnológicos e organizacionais do processo automotivo, e a imagem das montadoras como um emblema de desenvolvimento e emprego nos municípios anfitriões.

Ao adotar uma abordagem discursiva, o artigo estratifica contextos da produção flexível cujas contrapartes são os múltiplos atores do fenômeno: os governos locais no plano da estratégia de reespecialização da indústria, o sindicato na dimensão de instituições implicadas nos efeitos regionais, e trabalhadores no nível das reestruturações do processo. As dimensões material e discursiva se interpõem na atuação das montadoras, e consoante às novas relações econômicas e estrutura de governança, naturalizam retóricas hegemônicas de crescimento econômico e de encadeamento produtivo (DICKEN, 2011; AUGUSTO JUNIOR, 2015).

O primeiro subtítulo da revisão de literatura estabelece a base conceitual das contestações discursivas com foco nos múltiplos atores. Os governos anfitriões são caracterizados como entes acomodados em jargões de propaganda e bandeira política como descrevem estudos em Juiz de Fora, Gravataí e Resende (BRIDI, 2007; NEVES e CARVALHO NETO, 2007). O sindicato aparece complexificado em arranjos estruturais modernos, que potencializam a flexibilidade e dispersam o operariado das fábricas (FRANCISCO, 2006; ARAÚJO, 2007). Os trabalhadores estão inseridos em discursos gerenciais de uma lógica negocial individualizada e legitimada por regulação subnacional permissiva (RIBEIRO e CUNHA, 2007; PRADO e CAVALCANTI, 2000).

O segundo subtítulo apresenta flexibilidade como um conceito complexo de conjunções entre desespacialização da indústria, pós-*fordismo* e precarização laboral (COLUMBU, 2014; NEVES, 2011). Mantém assim o diálogo com as contestações discursivas porque considera elementos da economia política nas barganhas triangulares de empresas, governos e sociedade (e.g. sindicato) nas projeções intra e extrafirma da produção flexível nas montadoras (NASCIMENTO e SEGRE, 2009; STOPFORD, 2005; SALERNO, 1995).

A pesquisa original no sul fluminense concebe níveis de discurso como sendo texto-em-contexto (RHEINDORF, 2019). Assim, em coerência com estratos temáticos da estratégia, dos efeitos regionais e das reestruturações no trabalho, a abordagem teórico-metodológica interdisciplinar trabalha contestações discursivas dos trabalhadores por meio de triangulações com relatos de diretores e gerentes das subsidiárias, secretários de prefeituras e líderes sindicais. O recorte geográfico por questões de viabilidade e acesso aos municípios de Itatiaia, Porto Real e Resende permite generalizações analíticas para os modelos de trabalho flexível nos *greenfields* automotivos brasileiros e nos países em desenvolvimento.

Os resultados são apresentados de acordo com os níveis de análise e privilegiam as vozes dos trabalhadores. Desvelam dentre retóricas de grande apelo da produção flexível automotiva contestações em face de discursos historicamente acoplados a agentes econômicos e políticos no sul fluminense. O estudo na região reafirma críticas aos aspectos do emprego de massa

aquém das contrapartidas aos incentivos fiscais, políticas públicas estagnadas no jogo das montadoras migrantes, e sobretudo ao retrocesso nas condições do trabalho operacional.

1 REVISÃO DA LITERATURA

Estudos críticos sobre o trabalho flexível nas montadoras problematizam o discurso difundido de indústria das indústrias ou carro chefe da indústria (DICKEN, 2011; AUGUSTO JÚNIOR *et al.* 2015). A revisão da literatura busca identificar elementos de contestação dentro da rede de produção automotiva com base em estudos sobre o papel institucional dos atores direta ou indiretamente implicados discursivamente na conformação do trabalho nas subsidiárias.

1.1 CONTESTAÇÕES: DIMENSÕES MATERIAL E DISCURSIVA DAS OPERAÇÕES DE MULTINACIONAIS

A investigação com trabalhadores no sul fluminense tem como motivador o conceito de Levy (2008) para contestações políticas que ligam dimensões material e discursiva da ordem ou poder entre atores dos campos em que se formam institucionalidades nas margens das multinacionais. Os pressupostos de Levy (2008) sobre tais contestações políticas são que:

- a) Contestações estão imbricadas na estrutura social de um campo particular dentro do sistema econômico globalizado em mercados e tecnologias;
- b) Contestações fazem oposição a políticas de grupos empresariais dominantes, ou à mídia de livre mercado e anti-fiscalização do Estado;
- c) Contestações denunciam contradições entre precarização do trabalho, sindicatos mais enfraquecidos, e perdas em interferências e provisão dos serviços estatais nos países em desenvolvimento.

Segundo Levy (2008) esses elementos funcionam como estopins para que atores de contextos locais empreendam tensões e manifestações nos ambientes econômicos e discursivos. Por outro lado, o autor adverte para a natureza resiliente do discurso sofisticado, hegemônico, que articula significados e instituições ao longo do ‘espaço econômico’ nos múltiplos níveis sócio-institucionais nacional, regional e/ou subnacional. Historicamente as corporações têm interesses confrontados e mudam estratégias com intuito de dominar os nós institucionais e definir aspectos fiscais e do trabalho (DULCI, 2021; SANTOS, 2021).

A produção flexível constitui um fenômeno complexo e formado por camadas que velam contestações dos trabalhadores. Outros estudos sobre discurso das multinacionais, como o de Levy, Alvesson e Willmott (2003), usam metáforas como máscaras, que distorcem as reais

relações de poder para criar novas oportunidades de legitimar formas de discurso gerencial do setor privado. Ou Banerjee, Carter e Clegg (2009) que definem o *management* internacional como ‘indústria das ideias’ que empacota e vende ideias do capital. Tais estratégias demovem os atores locais de seus espaços originais e ‘mudam’ os terrenos de contestações.

McGee e Taplin (2009) e Curato (2016) ensaiam o conceito de contestações discursivas, tendo em vista a possibilidade de as pesquisas com atores de contextos específicos reunirem material linguístico, pela via do discurso, dos cidadãos ‘alijados de participação’ em conversações dominantes que naturalizam injustiças. Trata-se de conceito, portanto, tangente às contestações políticas de Levy (2008) que, apesar de focalizar as estratégias que constroem normas e estruturas de governança da economia, também acopla uma dimensão discursiva naquilo que nomeia campos de contestação.

O aspecto discursivo também aparece em pesquisas com montadoras no Brasil em contexto similar ao sul fluminense. Por exemplo, Araújo (2007, p.21) observa no distrito automotivo de Gravataí uma “realidade fugidia” a partir da instalação de formas laborais híbridas e individualizadas que consagra o discurso dos meios da produção flexível. Tal engendramento em novas fábricas em território nacional, geralmente vinculado a outros atores indissociáveis como governo e sindicato, informou a pesquisa de campo nos municípios de Resende, Porto Real e Itatiaia.

Ainda que estudos no Brasil tenham identificado a dimensão discursiva que acompanhou a dispersão das subsidiárias na década de 1990 (PRADO; CAVALCANTI, 2000), predomina como contestação a negociação coletiva quase exclusivamente econômico-pecuniária. Abordar contestação discursiva amplia tal problemática porque considera que os atores locais também estão no âmago de conflitos endêmicos, de controvérsias sobre o trabalho precário, sindicatos enfraquecidos, governos ausentes e mídia de propaganda atuante que compõem um complexo com múltiplos níveis (LEVESQUE *et al.*, 2015; GUEDES, 2007; GROSSE, 2004; MEARDI *et al.*, 2013). O arcabouço de pesquisas recentes no sul-fluminense oferece pistas para investigar como trabalhadores das montadoras contestam a produção flexível, a partir do momento em foram silenciados em suas contestações políticas por sindicatos e governos locais cooptados pelos interesses das empresas (CALANDRO, 2020). A ênfase midiática em favor dos investimentos externos na região e consequentes reestruturações do trabalho por fatores intra e extra-firma também informam a pesquisa do *fordismo* definido no sul fluminense como não-participativo (LIMA, 2006; RAMALHO e SANTANA, 2006; NASCIMENTO; SEGRE, 2009).

O papel do discurso nesses estudos, acoplado à confluência político-econômica, representa um nível microssocial dentro de retóricas amplas e consensuais que a flexibilidade representa nas últimas décadas no *management* automotivo (SALERNO, 1995). Por isso contestações são investigadas no ambiente de guerra fiscal pelas subsidiárias de montadoras, micropolíticas nas regiões anfitriãs, relações híbridas entre matriz e subsidiária, e idiosincrasias dos grupos de pressão como sindicatos (ARBIX, 2002; MERDI *et al.*, 2013; BIRKINSHAW, 1997).

1.1.1. OS GOVERNOS LOCAIS NA ESTRATÉGIA DE REESPACIALIZAÇÃO DAS MONTADORAS

Os governos locais aparecem com destaque, na via do discurso, em propaganda e em bandeira política do desenvolvimento regional (econômico e social) que justificam os incentivos fiscais (BRIDI, 2007). Entretanto, relatórios prospectivos da indústria e outros estudos mostram que as contrapartidas podem ser questionadas tanto pela oferta de novas vagas como pela transferência tecnológica efetiva nas subsidiárias (BARROS e PEDRO, 2011; RAMALHO, 2015; DULCI, 2018; LIMA e PAIVA, 2019).

O enredo da produção flexível nas duas últimas décadas contrapõe expectativas em municípios como Juiz de Fora, Gravataí e Resende com as práticas de menores salários e a defasagem nos benefícios efetivos a partir da chegada das montadoras (MONTEIRO e VIANA, 2018; LIMA, 2006; NEVES e CARVALHO NETO, 2007; BRIDI, 2007). As articulações políticas no cenário de disputas entre os estados foram marcadas, segundo Prado e Cavalcanti (2000), por suposições implícitas em desenvolvimento regional que acomodaram governos locais em estratégias caracterizadas pelo forte apelo retórico:

As montadoras e as empresas de consultoria que as assistiam tiveram cuidado de apresentar à mídia um elenco diversificado de localidades [...] A retórica básica nunca abandonou a ênfase nas condições de infraestrutura, acesso a mercados, qualidade de vida. Criavam-se o espaço a negociações com os governos estaduais (PRADO e CAVALCANTI, 2000, p.110).

Os incentivos fiscais e outros privilégios incubam, portanto, importante marca discursiva para a caracterização das contestações dos trabalhadores. Predomina historicamente, no ambiente da guerra fiscal, a ausência de política integrada para desenvolvimento efetivo e contínuo nas regiões anfitriãs que coincide com a facilitação institucional para as reestruturações da força de trabalho (MOTIM, 2007; CAIADO e PENKAL, 2007). Governos distribuem o jogo do livre mercado em barganhas assimétricas com fábricas desterritorializadas, e que em anos recentes migram velozmente para regiões com maiores vantagens (BEZERRA, 2017; DULCI, 2018).

Essa condição de anarquia das negociações carrega, segundo Prado e Cavalcanti (2000), ideia de compensação para estados mais atrasados que se subordinam às imposições do capital em um plano de industrialização ainda deficitário (DULCI, 2021). A propaganda do governo endossa assim investimentos externos sem que atores políticos promulguem antes as reformas estruturantes em tributação, ganho tecnológico e distribuição de renda. As decisões locacionais envolvendo governos miram ganhos de localização ou propriedade com foco na economia de custos com a força-de-trabalho (DUNNING, 1995; SANTOS, 2021).

O papel histórico do Rio de Janeiro nas primeiras guerras fiscais e privilégios mantidos no sul fluminense caracterizaram a influência das montadoras na retórica comunicacional das prefeituras, além do *lobby* institucionalizado na formulação de políticas públicas locais dada a disputa pelos investimentos externos (DULCI, 2021; CASOTTI e GOLDENSTEIN, 2008; REIS, 2021). O nível de análise referente ao papel das prefeituras e secretarias municipais de desenvolvimento no sul fluminense constitui importante *locus* da dimensão do discurso da rede de produção automotiva.

1.1.2. OS SINDICATOS REGIONAIS NOS ARRANJOS ESTRUTURAIS DO TRABALHO

Sindicatos constituem importante aspecto na análise das contestações dos trabalhadores em função sobretudo do desequilíbrio histórico na relação entre capital e trabalho (LÉVESQUE *et al.*, 2015). São diversos os estudos em subsidiárias automotivas que abordam o tema sindicalismo regional em termos de comparação entre regiões de alta e baixa representação coletiva com afetações em sentimento de incertezas, impotência durante os acordos coletivos e acelerada precariedade laboral (TANIGUTI, 2010; MAITAN FILHO e GUEDES, 2018a).

A questão sindical relaciona-se às reestruturações da produção e à conjuntura extrafirma entre os polos sindicato-empresa e sindicato-trabalhador (BEZERRA, 2017). Desta forma, constitui *locus* de produção discursiva diferente do governo local – ligado a estratégias das montadoras – uma vez que os interesses, cooptados ao não, privilegiam o arranjo estrutural da organização da produção – ligado ao trabalho nas montadoras (FRANCISCO, 2006). Apesar de ocupar um espaço particular na complexidade do fenômeno, os sindicatos, assim como governos, adotam cada vez mais posturas de maior acomodação nos últimos anos à lógica da flexibilidade nos *greenfields* automotivos (CALANDRO, 2020).

É possível traçar um paralelo entre pesquisas no sul fluminense e outras regiões, como Juiz de Fora, em que a investigação junto a líderes sindicais registra relações mais amenas mesmo com técnicas de gestão experimentais e dispersão da pauta coletiva (NEVES e

CARVALHO NETO, 2007). Nesses casos, os resultados mostraram a perplexidade do sindicato regional diante da complexificação do sistema automotivo, com relações trabalhistas mais difusas.

O elo que liga pesquisas em processos flexíveis, nas últimas décadas, tem sido a situação de enfrentamento, no lugar de confrontação, diante das múltiplas modalidades nas contratações e fábricas enxutas com maior número de terceirizados e de subcontratados (MAITAN FILHO; SIMÕES, 2017; ARAÚJO, 2007). Esse conjunto de evidências sinaliza características no sul fluminense e informa a coleta de dados junto a representantes sindicais. Paralelamente, sugere a oportunidade de desvelar vozes de contestação dos trabalhadores submetidos a regimes de *layoffs* ou a demissões em massa (MAITAN FILHO; SIMÕES, 2015).

A pesquisa de Pereira (2006) sobre o sindicato no sul fluminense descreve constrangimentos surgidos da conjuntura da década de 1990, acompanhando acordos coletivos com a então Volkswagen – atualmente MAN –, e posteriormente com a PSA Peugeot Citroen. Sujeitos a lidar com acordos assimétricos com montadoras que de antemão gozam de isenções fiscais por parte dos governos locais, os sindicatos integram um plano econômico e retórico ideal de concessões que define a escolha locacional das subsidiárias (RIBEIRO; CUNHA, 2007).

Na segunda década dos anos 2000 outros estudos indicam questionamentos ao sindicato por trabalhadores insatisfeitos com dissídios cujas votações parecem obscuras (MAITAN FILHO; SIMÕES, 2015). Esse cenário também tem instigado pesquisas recentes com Nissan e Jaguar Land Rover no sentido de caracterizar, além de questões relativas ao trabalho (salário e emprego), o efeito político e midiático que circunscreve a instalação das novas fábricas e a dimensão discursiva ainda acoplada ao aspecto econômico-trabalhista (CALANDRO, 2020; DICKEN, 2011).

Em suma, a caracterização dos papéis de governos locais e sindicatos tem função importante na operacionalização da metodologia que trabalha contestações discursivas como texto em contexto. Significados produzidos por esses atores são determinantes na estratégia locacional das montadoras e para os novos arranjos no trabalho fabril.

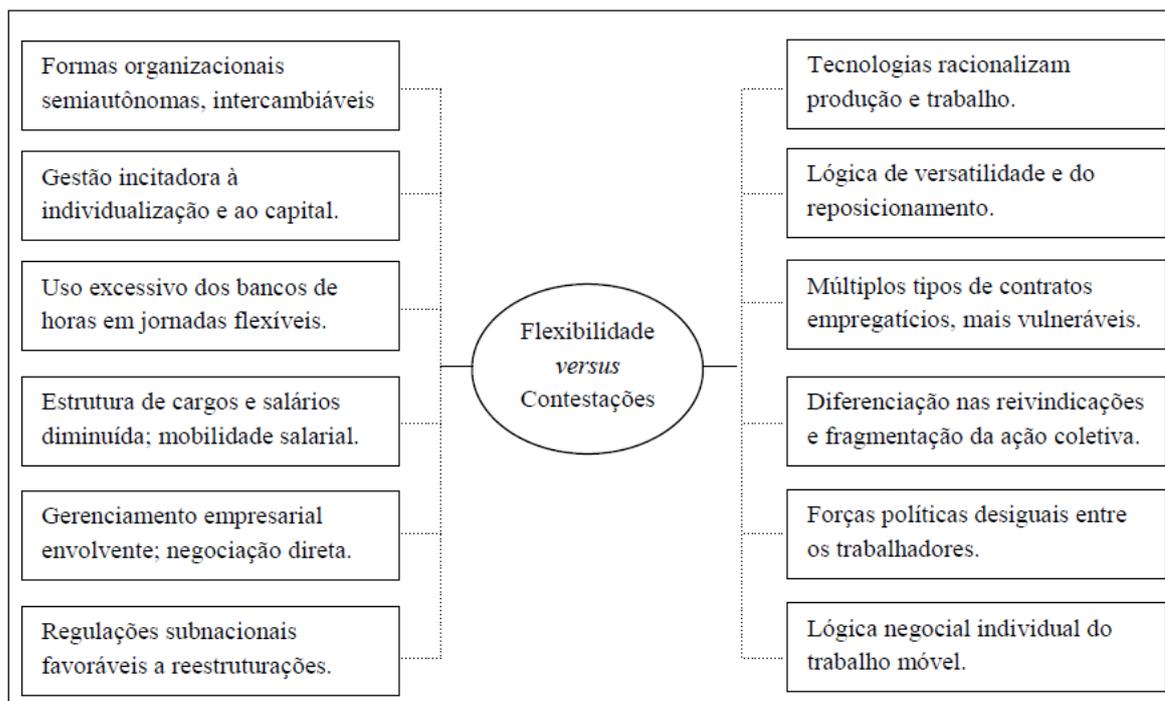
1.1.3. OS TRABALHADORES DAS MONTADORAS NA PRODUÇÃO FLEXÍVEL REESTRUTURADA

A literatura crítica quanto aos métodos que sucederam *fordismo* nas montadoras dá, em geral, destaque à precarização das condições de trabalho (DRUCK; FRANCO, 2011; TENÓRIO, 2011). Pela via do discurso, a flexibilidade do parcelamento e sequenciamento do processo automotivo constitui importante jargão intersetorial (SALERNO, 1995). Essa ideia,

porém, tem sido rediscutida tanto por variantes híbridas do contexto ou dos entornos sociais, culturais e políticos ao processo fabril, quanto pelo abuso de bancos de horas e achatamento salarial nas montadoras (RIBEIRO; CUNHA, 2007; BRIDI, 2007).

A Figura 1 a seguir foi elaborada com base em pesquisas em subsidiárias automotivas. Na coluna à esquerda aparecem mecanismos que viabilizam o trabalho flexível em retórica que naturaliza a versatilidade, a lógica negocial e os múltiplos tipos de contratos em arranjos semiautônomos, ancorados em regulações permissivas a reestruturações. Na coluna à direita estão os principais efeitos no dismantelamento da coletividade e de contestações organizadas. Trata-se de indicativos importantes para a pesquisa de campo com praticantes das subsidiárias da Peugeot Citroen, Nissan, Jaguar Land Rover e MAN, apresentada neste artigo.

Figura 1. Mecanismos nas montadoras de inibição às contestações.



Fonte: Adaptado de Araújo (2007), Bridi (2007), Ribeiro e Cunha (2007), Neves e Carvalho Neto (2007).

Além da persuasão modernizadora do *management*, a organização semiautônoma, por exemplo em consórcios e condomínios, confunde os objetivos e reivindicações nos pleitos do chão-de-fábrica (FRACISCO, 2006). Araújo (2007) afirma que a flexibilidade serve como máscara aos processos de conflito porque dispersa as relações laborais e despolitiza a participação dos trabalhadores. Ao dissimular as incompatibilidades entre capital e trabalho, a miríade de novos dispositivos político-institucionais vela contestações em motes como trabalho

tecnológico em regiões atrasadas ou crescimento profissional na indústria (CONSONI; CARVALHO, 2002).

Também é possível encontrar estudos como de Araújo (2007) e Pereira (2006) que detalham mudanças desde os anos de 1990 em questões como legislação, salário e contrato com perda de reação coletiva dos trabalhadores. Araújo (2007) e Bezerra (2017) mostram como os anos que sucedem a abertura econômica são marcados pela mobilidade de capitais e normalização neoliberal que degradaram contratos e salários, e potencializaram o estado de provisoriade e diminuição de garantias sociais da massa operária.

Assim, a tríade governo, sindicato e empresa forma um bloco indissociável ao horizonte do delineamento das contestações. Como analisam Caiado e Penkal (2007), os aparatos fiscal, legislativo e trabalhista multiplicam as possibilidades de reprodução do capital. Ou como argumenta Bridi (2007), mesmo que os trabalhadores não estejam em estado de passividade, a totalidade dessas mudanças tem um efeito no enfraquecimento da identidade de categoria dispersa em diferentes formas de contratos e de trabalho. O cenário de trabalhos intensificados investigado por Bridi (2007) em subsidiária no Paraná descreve efeitos da flexibilidade no enxugamento de vagas e assim pressão sobre os operários nos acordos coletivos em fase de reestruturação da produção. A replicação desses achados em outras regiões brasileiras confirma Ramalho e Santana (2006, p.92), com base em pesquisa nas subsidiárias no sul fluminense, de que “se trata de um padrão geral” do modelo de produção que “já chega flexível” aos distritos que vencem a guerra fiscal.

As características do trabalho reestruturado orienta o *locus* de análise microssocial. A revisão de literatura organizada em posições de governos, sindicatos e trabalhadores busca delinear percurso de pesquisa com múltiplos atores com foco na construção do contexto que qualifica as contestações discursivas à produção flexível nas montadoras. O subtítulo a seguir estrutura a base conceitual de flexibilidade adotada na pesquisa de campo.

2 FLEXIBILIDADE E CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR AUTOMOTIVO

A flexibilidade na produção ou produção flexível nas montadoras forma importante marca do discurso corporativo. Cabe recuperar Salerno (1995) que enquadra flexibilidade como uma categoria analítica com forte apelo e sentido de consenso para modernização ou reestruturação produtiva. O autor observa três consequências principais: (a) projeção extraempresa com foco na legislação; (b) a realocação frequente da força de trabalho (admissão/demissão); (c) as alternâncias frequentes no ritmo e rotina de trabalho em linhas variáveis/oscilantes.

Nesses termos, flexibilidade pode ser concebida como um sistema que legitima instituições, e desequilibra as barganhas do trabalhador. Assim, para a análise no sul fluminense, a produção flexível pode ser extrapolada para fundamentos da economia política que admite a confluência de modelos triangulares que reúne governos, sociedades e empresas (GROSSE; BEHRMAN, 1992; STOPFORD, 2005). Essa frente dialoga com estudos organizacionais que abordam a confluência entre governos, centrais sindicais e montadoras no âmago das decisões sobre o trabalho de baixo custo (MONTEIRO; VIANA, 2017; CALANDRO, 2020).

Alguns dos termos na investigação das contestações nos modelos flexíveis de produção são reengenharia fabril, multifuncionalidade e jornadas atípicas que instrumentalizam o trabalho no pós-*fordismo* automotivo (SILVA, 2012). Estudos que contribuem nessa caracterização demonstram como a flexibilidade industrial implica queda da média salarial (BENGTSSON, 2014), e descreve relação inversa com ações trabalhistas e densidade sindical (MAGNANI; PRENTICE, 2010). Na literatura, tal definição na abordagem multidimensional das operações refere-se aos grupos locais de pressão (GROSSE, 2004).

Assim, a reestruturação nas montadoras tem sobreposição temporal com a dispersão das subsidiárias em território nacional e, paralelamente, com experiências similares nos contextos industriais indiano, coreano, chinês e países do leste europeu (BARROS; PEDRO, 2012; COELHO, 2012; ARBIX, 2002;). Segundo Shah *et al.* (2012), em todas as novas regiões a busca pela produção eficiente, enxuta e flexível manteve intacto o *link* entre a estratégia do *market seeking* e a economia com estrutura e recursos humanos. Não por acaso, pela via do discurso, trabalho abarca um universo teórico complexo e com nuances contraditórias nesses contextos.

Tais contradições e dilemas que transcendem dimensões técnico-mecânicas do saber-fazer informam a pesquisa no sul fluminense sobre as afetações em: estranhamento aos meios de produção, comprometimento ideológico, e questões psíquico-emocionais e morais na ação dos sujeitos (GAULEJAC, 2007; ANTUNES, 2011; FELSTEAD *et al.*, 2007). Também é possível encontrar estudos focados em disfunções psíquicas e captura de subjetividades do operariado nas montadoras (CIMBALISTA, 2007; ARAÚJO, 2007).

A internacionalização das subsidiárias automotivas no ‘espaço econômico’ coincide com estudos no âmbito da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que denunciam uma condição de perda no caráter qualitativo do trabalho, ou do trabalho decente (DICKEN, 2011; ABRAMO, 2011; OIT, 2008; BOLSMANN, 2010). Por não apresentar contrapartidas como direitos, proteção social e representação, o capital migrante fez aparecer um contingente maior

de excluídos do que propriamente de beneficiados nos distritos industriais (LIMA; PAIVA, 2019; ANAU; CONCEIÇÃO, 2011).

O discurso do *management* prioriza, entretanto, a sofisticação tecnológica e a produtividade da lógica racional como bem industrial paradigmático (WOMACK *et al*, 1992). Assim, produção flexível encerra um significado de eficiência que se imiscui entre diversas práticas e rituais associados aos processos e que estudos críticos chamam de exploração subjetiva pós-*fordista* (MONTEIRO; VIANA, 2017; TENÓRIO, 2011). Tais elementos informam a pesquisa de que, além da formação discursiva regional que envolve as prefeituras e sindicatos, concorre a questão imagética paradigmática ligada ao processo automotivo.

A literatura reúne elaborações para descrever o estado de frequentes mudanças que precariza o trabalho: híbrido (FERREIRA, 2007), deteriorado (LEITE, 2004), fluido (NIEUWENHUIS; WELLS, 2003), autônomo (MEY, 2001), atípico (NEVES, 2011), subjetivo (BERNARDO; NOGUEIRA; BULL, 2011). Dissonâncias entre o prescrito e o real tornam o debate teórico sobre trabalho complexo tendo em vista a sua centralidade e a posição *a priori* deificada das organizações (PAGÈS *et al*, 1987).

Em síntese, estudos que abordam a flexibilidade nas montadoras, informam a conjunção entre desespecialização da indústria, pós-*fordismo* e precarização laboral (COLUMBU, 2014; NEVES, 2011). Diversas pesquisas nos países emergentes indicam os mesmos fenômenos, com considerações de que a visibilidade da indústria automotiva tem ofuscado as defasagens de ordem trabalhista, tal qual pressupõem as contestações discursivas no sul fluminense (BARROS; PEDRO, 2011; ANAF *et al.*, 2012; ANNER, 2014; LÜTHJE, 2014; LIMA; PAIVA, 2019).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

As contestações discursivas dos trabalhadores podem ser analisadas segundo considerações de Rheindorf (2019) sobre níveis de discurso. Nesse sentido, o autor comenta que um primeiro obstáculo surge na própria definição de nível de discurso, dado que concorrem diferentes abordagens, e assim a indicação para estudo de fenômenos complexos passa por atribuir ao discurso a noção de contexto hierarquizado por níveis:

Contexto, como noção de discurso, pode ser caracterizado em termos de hierarquias de macro a micro níveis distinguidos, por exemplo, por abstração, poder, ou alcance, e assim ser entendido de forma análoga, como conceito similar, a níveis de discurso (RHEINDORF, 2019, p.141).

A pesquisa qualitativa realizada no sul fluminense por questões de viabilidade e acesso, adota contexto para organização tanto da prospecção dos sujeitos quanto dos instrumentos de

coleta. Com base na investigação de empresa transnacional em múltiplos níveis de análise (GUEDES, 2007; 2010), foram adotados níveis temáticos para (a) a estratégia das montadoras de reespecialização, (b) o *lobbying* e a mídia locais nos municípios anfitriões, e (c) as reestruturações no trabalho flexível. Tais estratos correspondem à literatura que apresenta governos, sindicatos e trabalhadores como atores dos feixes discursivos da produção flexível nas montadoras, portanto, fundamenta o delineamento dos procedimentos metodológicos quanto à coleta e triangulação dos dados (STAKE, 2010).

Como ilustrado no Quadro 1, a coleta de dados contempla duas etapas, sendo a primeira uma pesquisa pré-campo com pesquisadores e praticantes, e a segunda fase com praticantes e institucionalidades do sul fluminense. A coleta de dados com 38 sujeitos de pesquisa foi operacionalizada entre 2016 e 2018 por meio de pesquisa documental junto a governos e instituições de pesquisa e de fomento à indústria; entrevistas estruturadas com pesquisadores, diretor e gerente de subsidiárias; e entrevistas semiestruturadas com secretarias de governo e sindicatos locais e, finalmente, entrevistas abertas com operadores, analistas e supervisores das montadoras.

Quadro 1: Detalhamento da pesquisa de campo

Entrevistado(a)	Perfil Profissional	Técnica de Coleta
Pesquisa Pré-Campo		
Pesquisadora 1	Pesquisadora do IPEA; Estudos Setoriais	Entrevista estruturada por documentos da indústria e municípios: dispersão da indústria automotiva nacional; condições de trabalho e expectativas em regiões anfitriãs das montadoras; indicadores sobre o sul fluminense: investimento, emprego e sindicato regional (BARROS e PEDRO, 2011; CNI, 2016; LIMA, 2015; ANFAVEA, 2018; CLUSTER AUTOMOTIVO DO SUL FLUMINENSE, 2013).
Pesquisador 2	Pesquisadora do IPEA; Estudos Setoriais	
Gerente 1	Ex-Gerente de RH de montadora japonesa na região	
Diretor 1	Diretor de montadora francesa: Riscos e Compliance	
Pesquisador 3	Pesquisador do BNDES; Indústrias Metal-Mecânica	
Pesquisa de Campo		
Governo 1	Secretaria de Governo municipal	Entrevista semiestruturada com roteiro pautado em: privilégios fiscais e a estratégia das montadoras; efeitos em projeção e imagem entre municípios; resultados econômicos e sociais após instalações; histórico do sindicato no sul fluminense; histórico das relações institucionais do sindicato com as montadoras (PRADO e CAVALCANTI, 2000; ARBIX, 2002; LIMA, 2006; ARAÚJO, 2007; BOLSMANN, 2010;
Governo 2	Secretaria de Desenvolvimento, Trabalho e Renda	
Governo 3	Secretaria de Desenvolvimento municipal	
Sindicato 1	Diretoria de assuntos jurídicos e direitos trabalhistas	
Sindicato 2	Diretoria de acordos coletivos com as montadoras	

		COELHO, 2012; NEVES, 2011; NASCIMENTO e SEGRE, 2009; DULCI, 2021; BEZERRA, 2017; REIS, 2021).
Operadores de Produção 1 a 21	Áreas: Chaparia, Montagem (cabine, painel, retoque, motor, portas, chicotes elétricos), Pintura.	Roteiros abertos com entrevistas longas (MCCRACKEN, 1988): biografia dos sujeitos de pesquisa; reestruturações no trabalho; tipos de contratos de trabalho assinados com as montadoras; ritmo das jornadas de trabalho em linha de produção; salários; mudanças nas legislações do trabalho e consequências; ideal do emprego em montadora <i>versus</i> frustrações (adesões ao PDV, abandonos, rotatividade); comparações com outras regiões. Protocolo de observação não-participante (FLICK, 2004): linha de soldagem, linha de montagem, controle de qualidade final; ritmo de trabalho; diferentes <i>layouts</i> e organização da produção.
Analistas de Processo 1 a 5	Áreas: Recrutamento, Balanceamento de linha, Qualidade.	
Supervisores de Processo 1 e 2	Diversas áreas da Montagem	

A pesquisa pré-campo com pesquisadores e praticantes antecipa marcas discursivas dos dois primeiros níveis, isto é, da estratégia das montadoras e dos efeitos locais em mídia e *lobby*. Tais achados foram usados durante o refinamento da pesquisa de campo com outros atores em prefeituras, sindicatos e principalmente com operários em linha de produção das subsidiárias da Jaguar Land Rover, MAN, Nissan e PSA Peugeot Citroen no sul fluminense. O Quadro 2 apresenta as proposições em consonância com os níveis que apresentam contextos críveis das contestações dos trabalhadores:

Quadro 2: Marcas discursivas dos níveis/contextos de análise

Níveis/Contexto	Marcas discursivas
Estratégia das montadoras (governos)	<ul style="list-style-type: none"> • São a indústria que mais emprega no país (pesquisadora IPEA). • O encadeamento produtivo é muito grande (pesquisador BNDES). • A indústria automotiva é <i>glamourizada</i> (gerente montadora). • Os mercados da América Latina são excelentes (diretor montadora).
Efeitos nas regiões anfitriãs (governos, sindicatos)	<ul style="list-style-type: none"> • As pessoas veem a montadoras como algo surreal (secretária prefeitura). • O município de Resende fez proposta irrecusável (diretor montadora). • A produção automotiva está desterritorializada (pesquisador IPEA). • O sindicato trabalha com negociação e não é radical (diretora sindicato).
Reestruturações no trabalho flexível (trabalhadores)	<ul style="list-style-type: none"> • Custo da mão-de-obra explica dispersão da indústria (pesquisador BNDES). • Tem de haver flexibilização dos salários (diretor montadora). • Quem não é flexível não se adapta a nossa cultura (gerente montadora). • O trabalhador perdeu força; a terceirização é irrestrita (diretora sindicato).

Os relatos apresentados a seguir foram registrados durante entrevistas longas com operadores de produção multifuncionais, líderes, supervisores e analistas de processo após o registro de consentimento dos participantes para a gravação de voz (McCRACKEN, 1988). As contestações centralizam vozes desses sujeitos de pesquisa a partir das reestruturações recentes nas subsidiárias que derivaram (de contextos) da guerra fiscal e da marginalização do sindicato regional. Além das entrevistas, dados foram obtidos por meio de observações não-participante nas montadoras.

4 ANÁLISE DAS CONTESTAÇÕES DISCURSIVAS DOS TRABALHADORES

As análises focam na estratégia de reespecialização das montadoras que tem nos governos locais a contraparte das negociações locais; no arranjo estrutural do trabalho que marginaliza o sindicato; e posteriormente nos resultados penalizantes no trabalho flexível. Os recortes das entrevistas nos subtítulos são simbólicos da dimensão discursiva dos sistemas políticos e econômicos na rede de produção automotiva (LEVY, 2008; DICKEN, 2011).

4.1. DA ESTRATÉGIA: “O ENCADEAMENTO PRODUTIVO É MUITO GRANDE”

É importante realçar que, do ponto de vista retórico, a propaganda do *management* automotivo tem efeito para fora e para dentro da organização. Para fora, repercute sobretudo conforme salientam Prado e Cavalcanti (2000) na suposição implícita do desenvolvimento local. E para dentro, na noção de Salerno (1995) de flexibilidade como um bem consensual de desempenho. Assim, foi possível registrar tais assertivas funcionando conjuntamente tanto com o senso de riqueza econômica na cadeia de produção quanto de doutrinação profissional:

Países em desenvolvimento atraem os investimentos... À medida que vão recebendo novos *players*, novas montadoras, como aqui no sul fluminense onde temos quatro montadoras, vamos tendo conseqüentemente taxas de crescimento (Gerente 1).

Pretendemos criar uma cultura industrial na região, para fazer as pessoas entenderem o que é uma indústria e terem postura para trabalhar... Um dos grandes problemas da descentralização é que as pessoas daqui precisam entender isso (Diretor 1).

As montadoras foram muito importantes na formação dos profissionais que foram pegos – desculpe o popular! –, aqueles que foram pegos a laço, e que depois foram doutrinados aí pelo sistema da Volkswagen (Governo 1).

As transcrições ilustram o entendimento sobre a chegada das montadoras como uma nova oportunidade profissional para munícipes ou de desenvolvimento. Maitan Filho e Guedes (2018a) mostram como o apelo por empregos e tecnologia também teve historicamente a

conotação de justificativa para fomento do setor automotivo. Porém, quando investigado junto a trabalhadores das subsidiárias, o fenômeno desvela idiosincrasias.

No delineamento da pesquisa, o contexto da estratégia das montadoras implica na rede (ou cadeia) de produção cuja literatura em empresas multinacionais, negócios internacionais ou nas relações industriais problematizam como sendo as micropolíticas locais (GROSSE, 2004; LEVY, 2008; MEADI *et al.*, 2013). Nesse sentido, as contestações discursivas aparecem principalmente em duas direções: na escolha locacional das montadoras por regiões como o sul fluminense, e na quantidade e qualidade dos empregos criados.

Quanto aos critérios de localização das montadoras, entrevistas com trabalhadores mostram que, ao passo que reconhecem a indústria como uma inflexão em relação ao comércio ou ao trabalho rural, ressaltam desigualdades com pares de outras regiões. Desta forma, analisam a própria condição como estratégica para as montadoras que buscam outras áreas pela viabilidade em custo e/ou retorno econômico:

A empresa tem a opção de investir em outras áreas para economizar na mão-de-obra barata (Analista 1).

A Montadora B já tinha todos os fornecedores no Sul... A Montadora B, vendo que aqui era mais fácil, veio abrir aqui. Isso também causou a dispersão de São Paulo, e motivou a vinda para o interior... Precisam de gente mais barata né (Operador 12).

A mão-de-obra e o salário do interior é bem menor (sic). A Montadora A foi só há pouco tempo que começou a pagar imposto... Conseguem botar um salário menor né (Operador 16).

A contestação com base em comparações de contexto também aparece repetidas vezes, e dois recorrem ao mesmo exemplo citado pelo Operador 12. O Operador 9 elabora explicações para a pior condição no sul fluminense referindo-se ao estacionamento da fábrica no Sul, ocupado em grande parte por carros dos próprios operadores como transcrito a seguir. Já o Operador 20 aborda a diferença salarial entre as subsidiárias como uma frustração de expectativas em vista do que era esperado com a chegada montadora.

Na sequência dois relatos traçam comparações com fábricas de outros países emergentes cujo teor estabelece questionamento semelhante. Nesses casos ficam mais explicitados os níveis arcaicos de instalação no sul fluminense. Ao contraporem a retórica do encadeamento da produção, a pesquisa de campo com os trabalhadores alinha-se a estudos que advertem para a defasagem em transferência tecnológica, ou tropicalização dos processos automotivos adaptados (BARROS; PEDRO, 2011; CONSONI e CARVALHO, 2002):

Não tinha nem como comparar... Todos os funcionários lá tinham um carro. Isso me chamou muito a atenção... Eu acho que no estado do Rio o trabalhador não é tratado do jeito que deveria. Eles têm que seguir um padrão (Operador 9).

Todo mundo pensou que seria desta forma; todo mundo sabe que a PPR lá [no Sul] é alta. Depois vimos que aqui não era bem assim (Operador 20).

Em outro país, onde a montadora está instalada, a empresa ficou em primeiro lugar de satisfação. Eu pensei: “Por que não traz isso pra cá?” (Operador 3).

O treinamento no México foi deslumbrante. As formas de trabalho deles tem muito *kaizen*... [Aqui] O ritmo é muito, muito intenso! Eu nunca vi nada mais alucinante! O absenteísmo é muito alto, tem um alto *turn over* (Supervisor 1).

Apesar de bandeira política, a empregabilidade também é relativizada em questões quantitativas e qualitativas pelos trabalhadores. A etapa pré-campo com pesquisadores da indústria indicou desconfianças quanto à efetividade de contrapartidas das montadoras quanto ao número e perfil profissional da oferta de trabalho. Similarmente, pesquisas focadas no sul fluminense questionam a massa de trabalhadores excluídos das melhores posições funcionais nas subsidiárias (LIMA, 2006).

Relatos dos representantes dos governos foram facilmente registrados na caracterização das montadoras como significado de empregabilidade; e as transcrições a seguir são importantes por indicar a dependência das prefeituras. Diferentemente do senso comum, dois aspectos permitem problematizar o emprego de massa: o nível médio do emprego caracterizado por ser de baixa renda em atividades ditas ‘sem plano de carreira’, e a frustração na demanda das montadoras pelos municípios.

Você tem a empregabilidade que faz que a economia do município gire né... Porque todos aqueles empregados gastam aqui (Governo 1).

Nossa dependência da montadora é 10 (dez)! Ela é a principal fonte de emprego para serviços de limpeza e de alimentação, que é menos qualificado (Governo 2).

Os empregos diretos e também indiretos gerados pela montadora ainda não atendem totalmente as expectativas do município (Governo 3).

Para reforçar o *déficit* na preparação dos moradores para quadros funcionais mais complexos, também identificados como área administrativa, foram selecionados relatos de um supervisor de processo e dois operadores. O supervisor reconhece que sua trajetória é exceção, quando se trata de ascensão profissional, e os operadores criticam a falta de cursos que oferecessem a oportunidade de mobilidade funcional. Comentam que os cursos oferecidos em parcerias com prefeituras são restritos a demandas sazonais e por isso de pouca perspectiva a longo prazo (VASCONCELLOS, 2015).

As trajetórias dos entrevistados mostram que permaneceram pouco tempo no primeiro emprego na indústria e, não raro, para realizar funções homólogas em outras montadoras. Assim, as entrevistas podem ser analisadas em alinhamento a estudos que afirmam que as

facilitações institucionais não têm gerado um desenvolvimento efetivo e contínuo (MOTIM, 2007; CAIADO; PENKAL, 2007).

Tenho quase 20 anos de trabalho contando com a última empresa, são raríssimos os casos de pessoas que começaram no chão-de-fábrica e conseguem chegar a ser um gestor na região (Supervisor 1).

O nosso SENAI não tem curso. Se eu quero fazer curso de ponte rolante não tem. A nossa cidade não tem áreas técnicas para fazer uma pessoa daqui ocupar cargos, entende? [...] Quase 85% dos nossos gestores vieram tudo de fora (Operador 10).

Hoje o SENAI, até se você comparar com a mão-de-obra de São Paulo, você vê que está ultrapassado [...] Você está se qualificando como operador da forma como eles querem, entrando por baixo... Tem uma carência muito grande nisso (Operador 11).

As entrevistas indicam o caráter sazonal e provisório das contratações na área fabril, como no panorama histórico de Araújo (2007) da conjuntura gerada no pós 1990. Os relatos seguintes abordam os desempregados que insuflam a concorrência pelas vagas restantes e a oscilação dos turnos de trabalho rapidamente desmobilizados. Também há contestação sobre a prioridade na fase de demissões, normalmente no operariado. Assim, a pesquisa com os trabalhadores reforça a relevância de investigações qualitativas dos fluxos de operações das multinacionais ao longo do espaço geográfico (DICKEN, 2011).

Difícil pra eles não ia ser, porque da mesma forma que tinha muita gente desmotivada também tinha muita gente desempregada (Operador 9).

Quando acabam com um turno, eles colocam aquelas embalagens de papelão lá fora, para estarem recolhendo os EPI. Muitas pessoas ao mesmo tempo! (Analista 4).

Todo ano eles contratam uma leva grande de operadores, uma safra grande por ano. Eles contratam 600 pessoas, aí mandam 600 embora (Operador 19).

A linha é a que mais sofre! É onde você manda embora mais fácil. Um gerente desse que cortasse, já eram seis operadores (Operador 12).

O contexto de reespacialização da cadeia produtiva e do emprego de massa, caracterizado nas entrevistas com diretores de montadoras e governo, carrega proposições da rede de produção global automotiva. Entretanto, foi possível desvelar junto aos trabalhadores as contestações com projeções tanto para a condição do trabalho quanto para políticas públicas. Nas fábricas desterritorializadas o trabalho-trabalhador performa um ativo comodificado com relevância na economia de custos que define a decisão locacional para regiões como o sul fluminense.

4.2 DO ASPECTO REGIONAL: “O SINDICATO TRABALHA COM NEGOCIAÇÃO E NÃO É RADICAL”

O contexto construído discursivamente na dimensão geográfica do sul fluminense contempla três aspectos centrais: pela via política, a guerra fiscal que premia municípios mais viáveis; pela via social, a imagem das montadoras na expectativa das famílias e, pela institucional, as facilidades para garantir a retenção dos postos de trabalho nas fábricas (ARBIX, 2002; LIMA, 2006; ARAÚJO, 2007).

A retórica da produção de riquezas encerra aspecto simbólico no nível regional; entretanto, como posto no subtítulo anterior, depreende-se a predominância do econômico privado em relação ao desenvolvimento social. Assim, os desdobramentos no sul fluminense constituem importante contexto da produção flexível nas montadoras contestado pelos trabalhadores. Por meio das transcrições é possível caracterizar aspectos críticos deste nível de análise:

A gente já está num namoro com algumas montadoras aí... Há uma parceria entre os governos municipal e o estado [para incentivos] (Governo 2).

Hoje, se você vai em Itatiaia ou a Resende, o sonho das pessoas é trabalhar em uma montadora (Diretor 1).

Tentamos manter equilíbrio [nos acordos coletivos]. Você não vai matar a galinha dos ovos de ouro, não vai arrochar o parafuso para não espanar (Sindicato 2).

Tais legitimadores das montadoras extrapolam a produção flexível para a economia política de atores extrafirma ou *non business* implicados nas barganhas locais (GROSSE; BEHRMAN, 1992; STOPFORD, 2005; SALERNO, 1995; REIS, 2021). Pelo ângulo das contestações, expõem idiossincrasias ao serem comparadas com vozes do *locus* microsocial (MEARD *et al*, 2013). Por exemplo, descrições das trajetórias profissionais realçam casos recorrentes de frustrações e de ilusão como categoria cultural das entrevistas longas (McCRACKEN, 1988).

A triangulação entrevista-entrevista por termos retóricos como ‘sonho’ e ‘expectativa’ mostra contrapontos nas experiências individuais àquilo ‘que é falado’. A entrevista com analista que teve passagem em duas montadoras menciona casos diversos de desistência ou disputas pelas listas de plano de demissão voluntária (PDV). O Operador 3 recupera PDV de 2014 e destaca a manifestação de alívio dos operadores com o anúncio da demissão.

Em outras entrevistas foi possível anotar especulações sobre o contingente insatisfeito com as condições de trabalho nas montadoras. A seleção é intencional para reforçar que termos como engano e ilusão são recorrentemente citados no campo aludindo a retóricas. Ainda que subjetivo ou intangível, o sentimento de frustração aprofundou a problemática da força-de-trabalho barata, ou do afastamento entre os trabalhos prescrito e real:

Existe muito da ilusão de que trabalhar em fábrica é o melhor dos mundos [...] As pessoas se frustram... Se limitam àquilo que é falado (Analista 5).

Ninguém esperava o PDV. Foi uma surpresa em 2014 e o pessoal aproveitou a oportunidade [...] As pessoas saem felizes com o PDV (Operador 3).

Muita gente comenta: “Já pedi para o meu chefe me mandar embora”. Dizem que era uns 80% e agora ser uns 90% ou mais querendo sair (Operador 15).

Eles vieram por quê? Porque Resende é roça! A gente não tem estudo, então as pessoas aqui, elas se iludem, elas se enganam (Operador 5).

Eu acho que muita gente se ilude. A palavra acho que é essa: se ilude. Eu já vi gente saindo em menos de uma semana por causa disso (Operador 14).

Eu às vezes olhava os ônibus da montadora, e dizia “Deve ter muitas coisas a oferecer”... Você tem a ilusão, mas a realidade é bem diferente (Operadora 13).

Demandas da produção flexível que desagregam o trabalho impactam o sindicato ao passo que as montadoras contam progressivamente com facilitações institucionais. A pesquisa com representantes sindicais permitiu levantar dispositivos trabalhistas, votados nos últimos anos em jurisdições federais e estaduais, que enfraquecem sindicatos e, portanto, a representação coletiva. De tal complexificação, estudos anteciparam no sul fluminense o que trabalhadores contestaram como sendo acomodação do sindicato diante da lógica flexível das montadoras.

Operadores veem-se desprotegidos no vácuo de representação de sindicato distante, ou que não trabalha especificamente com o setor automotivo – designado como metalúrgico. O contexto do sul fluminense exemplifica a negociação circunstancial de Araújo (2007) e a agravante da pauta dividida com a indústria siderúrgica. Trata-se de contestação regional específica uma vez que a subsele em Resende não é sequer lembrada nas entrevistas e a imagem do sindicato fica associada à tradição metal-mecânica de Volta Redonda:

Até hoje o sindicato nosso trabalha do mesmo jeito. Não é um sindicato de brigar, de bater, não tem disso [...] O sindicato é metalúrgico de Volta Redonda (Operador 12).

A montadora conta com uma situação mais tranquila pela baixa atuação do sindicato; ou seja, sem a atuação específica na área automotiva (Analista 2).

Também na questão sindical ressurgem nas entrevistas as comparações entre distintos contextos (TANIGUTI, 2010). Municípios no estado de São Paulo e Minas Gerais são citados tanto por causa dos protestos, como por ganhos auferidos pelos trabalhadores. Operadores questionam a falta de combatividade que resulta em menores salários no sul fluminense. No estudo de Maitan Filho e Guedes (2018b) sobre as barganhas entre governos, montadoras e

sindicatos regionais, essa questão aparece como *lobbying* e cooptação institucional no sul fluminense.

Da entrevista com representante sindical destacada no início deste subtítulo, depreende-se que há melindres nas negociações com montadoras, detentoras dos ‘ovos de ouro’. Com base nas metáforas da galinha e do parafuso espanado é possível caracterizar a acomodação de entes às bordas das operações das multinacionais, conforme a literatura da rede de produção global (LEVY, 2008). Como resultado os relatos a seguir mostram trabalhadores insatisfeitos com a falta de interlocução, e o vazio de representatividade do sindicato impotente que ‘nada pode fazer’.

Meu irmão diz que o sindicato em Minas cobra salários maiores [...] Em São Paulo também, tem gente que fala que a PPR (sic) chega a 15, 16 mil (Operador 6).

A gente reclama que o sindicato de São Paulo é melhor. Ano passado pararam até a Dutra, em Taubaté. Tiveram que dar na marra! (Operador 15).

No estado de São Paulo os sindicalistas têm acesso à fabricação, têm facilidade para parar a linha de produção, têm força (Analista 2).

[Nos acordos coletivos] Eles falavam que iria afetar, não ia ter como, que não tinha jeito do sindicato fazer nada (Operadora 4).

Porém há uma variante de contestação mais sutil e camuflada num aspecto retórico importante da produção flexível. Tem a ver com nuance estrutural do processo ou estruturante de condição despolitizada e dispersa do trabalhador (BRIDI, 2007). A fábrica em consórcio modular no sul fluminense, pioneira no Brasil, potencializa a flexibilidade em um sistema dito inovador com comissões internas (FRANCISCO, 2006). Por isso, quando abordam o sindicato, operadores do consórcio modular esboçam questionamentos específicos.

A entrevista com o Operador 19 descreve pressões nos consorciados com feição de política ou jogo. As reuniões divididas por empresa permitem aproximação e controle sobre equipes com média de 30 operadores, e assim constrangimentos por parte dos gerentes. O processo invisibiliza a interferência sindical, como afirma Francisco (2006). Deste modo, os arranjos produtivos do pós-*toyotismo* desagregam coletividades e inibem a influência sindical em regiões de indústria incipiente (NASCIMENTO; SEGRE, 2009; NEVES, 2011), o que explica parcialmente a ausência de contestações políticas como definido originalmente por Levy (2008).

No consórcio modular para você fazer alguma política ou algum jogo fica mais fácil. [...] O gerente chama seu time para fazer uma reunião com 30 pessoas em média... Ele sabe quem é a favor ou não e vai eliminando, filtrando as opções (Operador 19).

Em muitas entrevistas com operadores de produção é feita menção ao sindicato regional, e ainda que a fragmentação do operariado seja comentada, termos como ‘política’ ou ‘interesse’

sugerem subjetividades que subjazem ao poder discursivo das montadoras. Por isso, sob o ponto de vista das contestações, o contexto regional mescla arrefecimento de protestos, melindres institucionais, ilusões e frustrações silenciados na retórica otimista e de expectativa comodificada pelas montadoras em barganhas assimétricas (PRADO; CAVALCANTI, 2000; LIMA, 2006; CAIADO; PENKAL; 2007).

O subtítulo a seguir aprofundou contestações à produção flexível por meio dos relatos de trabalhadores das quatro montadoras no sul fluminense. Recortes dessas entrevistas foram posicionados em temas anteriores para contextualizar e triangular com fontes das prefeituras, sindicato e montadoras. As transcrições referem-se de forma mais específica às condições de trabalho em contratos e em intensidade laboral que materializam precariedades no nível de análise das reestruturações nas subsidiárias.

4.3 DO TRABALHO REESTRUTURADO: “QUEM NÃO É FLEXÍVEL NÃO SE ADAPTA A NOSSA CULTURA”

O plano discursivo no nível de análise do trabalho apresenta marcas do método operacional, da organização da produção e de rótulos e rituais das linhas de montagem. Desta forma, artefatos e nomenclaturas projetam para dentro da organização, diferentemente do conceito de produção flexível com projeção externa (NASCIMENTO; SEGRE, 2009). Esse plano encerra contexto em que montadora significa sequenciamento de processos complexos, e engenharia diversa no planejamento de *mix*, volume de produção e cargas horárias (SALERNO, 1995).

Além do apelo das marcas, do fascínio pelo automóvel e das tecnologias, outra característica das montadoras é o ambiente mais limpo se comparado ao setor metalúrgico-siderúrgico. Nas transcrições a seguir foi possível caracterizar a função simbólica das fábricas em entrevista com gerente de produção e a partir das primeiras impressões dos operadores. A descrição da linha de montagem delineia produção padronizada e as transformações do trabalho em fase pós-*fordista* com divisão por módulos em linhas adaptáveis (TENÓRIO, 2011).

É fácil justificar porque um jovem quer trabalhar aqui: o tipo de produto atrai, a indústria automobilística atrai. A siderurgia é mais pesado, sujo (Gerente 2).

Quando entrei e vi a linha de produção fiquei maravilhado! Vi o carro sair pronto no final da linha. Toda a montabilidade: nunca esperava ver aquilo! (Operador 3).

Na empresa que estava antes, era um serviço sujo [...] Aí quando cheguei, vi aquela iluminação, todo mundo com a mesma roupa, mesma alimentação... (Operador 5).

Assim: lá dentro são sete módulos e tem muitas terceirizadas (Operadora 4)

A linha 1 produzia toda a família do carro X e depois veio uma modernização com a família do carro Y (Supervisor 1).

A condição de adaptabilidade, do ambiente ou cultura incorporados ao trabalho ganha sentido diferente nas entrevistas com trabalhadores ao aprofundarem-se na descrição dos turnos nas montadoras. O sentimento de descartabilidade emerge dada a exaustão com o intenso ritmo das multitarefas. Em outras entrevistas, são ilustradas sequências de operações para dar a devida concretude à rotina na linha de montagem e ao indissociável desgaste. Os relatos tipificam a exploração subjetiva velada no signo da produção *lean* (MONTEIRO; VIANA, 2018).

A recorrência da perplexidade com a intensidade operacional mostra contradição entre rótulos da produção flexível, sobretudo na ênfase tecnológica, e contribui empiricamente com estudos sobre a racionalidade produtiva penalizante nos *greenfields* automotivos (TANIGUTI, 2010; NEVES, 2011). Nas contestações é possível anotar a ligação dos termos do método da qualidade, como doutrina, mérito, melhoria, rigor, *kaizen*, modernização etc., com a ideia de sacrifícios, tratamento desumano ou esforço excessivo. Portanto, o contexto influencia as abstrações dos sujeitos da pesquisa qualitativa em níveis de análise (RHEINDORF, 2019).

Monto o reservatório de água, arrefecimento, leitura da certidão do carro, alavanca do freio de mão, câmbio, sistema do *airbag*, aperto tudo isso; tampinha do painel, luz de bordo, chicotes! Tudo no fluxo de 2 minutos e 12 [segundos] (Operador 6).

Quando o ‘robô’ começar a ratear, ou começar a dar problema, troca esse e coloca outro [...] Cobram a qualidade, mas querem produzir com menos [...] Se têm que sacrificar o operador querem o carro pronto! Chega a ser desumano (Operador 10).

Falavam que era uma empresa diferenciada, moderna, *top*, mas hoje a gente não vê isso! A maioria que quer ver, não está vendo (Operador 3).

Gostam de organização, cobra mesmo! Muitas pessoas falam que gostam muito de cobrar, mas não gostam de ser cobrados! (Operador 15).

Imaginava que fosse mais moderno, automatizado, e menos esforço. Trabalham muito com redução, *kaizen* para reduzir posto. [Mas] Os meios de produção são muito manuais! [...] É muito diferente do que eu imaginava (Supervisor 1).

Os relatos que seguem no nível das reestruturações do trabalho indicam contestações reunidas na Figura 1, com base na revisão de literatura focada em *greenfields* automotivos. Das questões apontadas nos estudos teórico-empíricos, no sul fluminense o trabalho racionalizado encerra, dentre outros, os contratos de curto prazo, a estrutura de cargos e salários diminuída, as forças políticas desiguais e o uso excessivo de jornada flexível (RIBEIRO; CUNHA, 2007; ARAÚJO, 2007; BRIDI, 2007; NEVES; CARVALHO NETO, 2007; RAMALHO, 2015).

O Operador 10 aborda o quadro decadente desde os anos 1990, e usa termos como ‘mentalidade’ e ‘pensamento’ para falar sobre relações de trabalho recentes nas montadoras, menos perenes e desvalorizadas. Da mesma forma, a cronologia dos últimos anos foi usada para

estabelecer a piora nos salários e na intensidade das operações, e mudanças estruturais como motivo de instabilidade e insegurança. Em suma, o futuro do trabalho aparece de forma literal como sombrio em termos de desproteção em vínculos terceirizados mais frágeis.

A repetição dos mesmos temas pelos entrevistados, concomitantemente com menção às opiniões correntes no dia a dia da rotina operacional, aprofundou questões problemáticas que configuram a precarização (DRUCK; FRANCO, 2011). O trânsito entre níveis de análise mostra que as demandas da flexibilidade encontram no sul fluminense condições irrestritas mediante a confluência entre desespacialização da indústria, pós-*fordismo* e rotinas atípicas (COLUMBU, 2014; NEVES, 2011).

A mentalidade é de uma empresa terceira. O pensamento dela é de empresa terceira: a quantidade de pessoas contratadas, e a quantidade mandada embora (Operador 10).

Agora não tenho os mesmos privilégios que tinha [...] Na diferença de quatro anos, estou ganhando coisa de 300 reais a menos (Operador 19).

Piorou as condições de trabalho: rotina só aumentou e a verba diminuiu. Resumindo: piorou, né (Operador 6).

É comum você ouvir comentário: “Fulano foi mandado embora, fulano foi mandado embora” [...] Já vi gente chorar aos prantos de ser mandado embora (Operador 16).

Várias pessoas tiveram caso de depressão, de ansiedade... Eu tive um pouco também dessa ansiedade e dessa coisa toda (Operador 12).

Hoje em dia com essa reforma da previdência, coitado, o futuro dos funcionários... Ele tá ferrado! A tendência é adotarem esse modelo de terceirizar (Operador 7).

A condição do trabalhador submetido à ansiedade, depressão e incertezas diversas extrapola a dimensão técnico-mecânica do trabalho como apontado na literatura (GAULEJAC; 2007; CIMBALISTA, 2007). A pesquisa de campo constata a sobreposição entre o número de demissões, a recontração de trabalhadores como terceirizados e a volatilidade dos vínculos trabalhistas, com o aumento da assimetria nas negociações entre montadoras e governos, e a fragmentação do sindicato.

Contestações pressupõem um senso comum discursivo que polariza com o encadeamento da produção, do desenvolvimento regional, da cultura organizacional paradigmática. A pesquisa concebe, portanto, que contestações emergem das contradições no *locus* microssocial, dentro de conversações dominantes que naturalizam estratégias do capital (McGEE; TAPLIN, 2009; CURATO, 2016). A condição descrita nas subsidiárias no sul fluminense sinaliza o retrocesso em métodos mais arcaicos e maior absenteísmo por penalizações físicas.

Os muitos relatos sobre dores constantes e o esgotamento suscita a ideia de morte paulatina. Processos mais enxutos e com contratos de testes por curtos prazos explicam a preferência das montadoras pela força-de-trabalho cada vez mais jovem, oriunda das atividades na zona rural e com menores expectativas salariais. Por isso substituem o ‘trabalhar’ por ‘aguentar’, e ‘rotina’ por ‘correria’. A sequência dos relatos resume o quadro de intensidade e de fatores cumulativos que eclodem no posto de trabalho:

Nosso absenteísmo era zero... Hoje, em três meses de segundo turno, o absenteísmo saltou para quase 80%. É uma situação que nos atingiu (Operador 10).

Hoje se ouve nas fábricas das pessoas que elas vão morrer antes de aposentar... Um humano não tem condições de se aposentar na função [operacional] (Analista 4).

Tem até os que vão se aposentar, mas todos com alguma chaga. É certo! Todos vão ter uma chaga: ombro, coluna, uma hérnia de disco, ou audição (Operador 17).

Muita gente que diz: “Não quero mais isso”. Hoje mesmo um amigo meu me disse “Não estou aguentando cara! Não estou aguentando” (Operador 15).

A linha de produção é desgastante fisicamente, é bastante correria. Acredito que eles procuram jovens pra aguentar justamente o trabalho lá (Operador 12).

Hoje com 38 anos não consigo emprego na área operacional. Porque vai chegar um tempo que o seu corpo não vai responder mais com as atividades (Operadora 13).

Eu não durei seis meses [...] É uma empresa que judiou demais dos funcionários quando veio (Operador 19).

Quando dá o horário, a linha não para. A mãe pode morrer que eles não vão parar a linha: vão colocar outro no seu lugar e te dispensar! (Operador 5).

O Quadro 3 apresenta a seleção das principais contestações discursivas dos trabalhadores. As entrevistas foram organizadas em correlação com as macroproposições retóricas do Quadro 1.

Por meio dessa comparação é possível mostrar contradições entre o emblema do crescimento econômico regional e a desvalorização salarial em trabalhos arcaicos; ou entre o senso comum de qualificação profissional nas subsidiárias e condição descrita pelos operadores como ilusão e desprovida de representação coletiva.

Quadro 3: Principais contestações discursivas por níveis de análise

Níveis/Contexto	Contestações discursivas
Estratégia das montadoras (governos)	<ul style="list-style-type: none"> • A [nossa] mão-de-obra é barata (Analista 1). • [Aqui] Não aplicam a mesma tecnologia no processo (Supervisor 1). • Pessoas daqui não são preparadas para as áreas técnicas (Operador 10). • Mandam a linha de produção embora, e não os gerentes (Operador 12).

Efeitos nas regiões anfitriãs (governos, sindicatos)	<ul style="list-style-type: none"> • Montadoras promovem ilusão com o que é falado (Analista 5). • Em Minas e São Paulo os benefícios são maiores [que aqui] (Operador 6). • O consórcio modular facilita jogo e política nos acordos (Operador 19). • [Aqui] O sindicato não é da indústria automotiva (Analista 2).
Reestruturações no trabalho flexível (trabalhadores)	<ul style="list-style-type: none"> • São comuns choros e prantos com demissões [aqui] (Operador 6). • Só o corpo dos mais jovens aguenta a linha de produção (Operadora 13) • Poucos conseguirão aposentar, e todos terão alguma chaga (Operador 17). • Não há futuro no [nosso] trabalho: “Coitados!” (Operador 7).

A abordagem de múltiplos níveis fundamenta-se nas contribuições de pesquisadores que se dedicaram a investigar e a entender o ‘mundo-real’ dos trabalhadores das montadoras. O percurso de campo ilustrado pelas transcrições, iniciado em salas de diretores e pesquisadores, e finalizado com operadores recém-saídos das fábricas, em padarias e lanchonetes, centra-se no desvelamento de vozes que contestam produção flexível enquanto discurso acoplado aos sistemas políticos e econômicos no sul fluminense.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa no sul fluminense não apresenta contestações políticas segundo o conceito original proposto por Levy (2008), no âmbito da rede de produção global, com reação local concreta ou como resistência político-econômica articulada. No entanto, os resultados sustentam a proposição conceitual das contestações discursivas ao recuperar e posicionar conversações dominantes no fenômeno produção flexível e então realçar vozes dos operários alijadas de participação e representatividade (CURATO, 2006; MCGREE e TAPLIN, 2009).

As contestações discursivas emergem de um esvaziamento no sul fluminense de mobilização organizada ou de (re)ação efetiva do operariado à flagrante piora programática e sistematizada das condições de trabalho. Ao contrário, as transcrições descrevem o arrefecimento de combatividade de trabalhadores mais dispersos em condomínios industriais e sem qualquer vínculo a sindicato, agrupamentos ou eventuais organizações de interesses comuns. A adesão maciça aos planos de demissão voluntária, quando ofertados, consta na pesquisa como o único ponto comum entre operadores na disputa pela indenização ao trabalho penalizante.

As entrevistas indicam no nível do trabalho reestruturado três dimensões principais de contestações discursivas, como segue: (a) institucional, pela multiplicação de condições provisórias do trabalho sazonal, para demandas imediatas das subsidiárias, e em turnos que são rapidamente desmobilizados; (b) subjetiva, gravada em termos como ‘depressão’, ‘ansiedade’, resultante do sentimento de baixa seguridade nos vínculos de trabalho desregulamentados, e (c)

física, por se apresentar penalizante, intenso, e tachado pelos trabalhadores como ‘pior’ devido ao agravamento de lesões e sequelas.

O artigo apresenta contribuições para a literatura focada em produção flexível em montadoras. Do ponto de vista metodológico, discurso como texto em contexto apresenta particular sobreposição entre marcas associadas às vicissitudes do trabalho e significados de outros níveis de análise, como renúncia fiscal na estratégia corporativa e desmobilização sindical no âmbito regional. As contestações acusam a ligação entre absenteísmo e desvalorização salarial com a complexificação do sindicato melindrado, como também o aumento da terceirização ou das incertezas com os turnos de trabalho com ‘mentalidade’ de estratégia da racionalidade. Os eventos que dão base às contestações interconectam assim múltiplos atores e externalidades que foram evidenciados pela adoção da abordagem de múltiplos níveis de análise.

Ainda como contribuição para a literatura, as contestações discursivas apresentam a mesma problemática de outros estudos focados nas montadoras ao extrapolarem a precarização para elementos tais como as disfunções psíquicas, exploração subjetiva, deterioração e atipicidades laborais (CIMBALISTA, 2007; LEITE, 2004; TENÓRIO, 2011; NEVES, 2011). Porém difere no enfoque ao material linguístico produzido a partir da confluência dos ambientes intra e extrafirma, bem como reúne conteúdos de outros matizes, como economia política e negócios internacionais, para construir sua base conceitual na abordagem de múltiplos atores.

A pesquisa interdisciplinar com níveis de análise que origina este artigo evidencia o papel discursivo acoplado à posição histórica de protagonismo e privilégios das montadoras. Tais eventos catalogados na região sul fluminense são contestados com ênfase no conjunto de degradações que aumentam a assimetria capital-trabalho legitimada por políticas públicas. Os operadores questionaram a baixa qualificação ofertada por cursos das parcerias público-privadas e os níveis de instalação arcaicos sobretudo em fábricas recentes, aquém das contrapartidas esperadas em transferência tecnológica.

Os resultados da pesquisa de campo realizada de 2016 a 2018 permite caracterizar o declínio das condições de trabalho. Três critérios de comparação são simbólicos das contestações dos operadores sobre o quadro decadente que acompanhou a chegada das novas subsidiárias a partir de 2015: o valor da hora trabalhada que apresenta desvalorização de 300 reais (i. e. 20% do salário); o absenteísmo por turno que sobe para patamares alarmantes de 80%, e a introdução de métodos manuais que demarca defasagem em relação a subsidiárias no México e na região Sul do Brasil.

Por fim, o artigo chama a atenção para o aspecto retórico que enseja renovação de incentivos fiscais em cenário de aludida recessão econômica. Pesquisas futuras com os trabalhadores das montadoras poderão aprofundar a investigação acerca da ligação entre o apelo de crise com agendas de governos que nos últimos cinco anos marginalizam os sindicatos (e.g. contribuição sindical não obrigatória, terceirizações irrestritas), e ampliam privilégios fiscais para subsidiárias tanto no sul fluminense, como em municípios de outras regiões do Brasil.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, L. Trabalho decente. In: CATTANI, A. D.; HOLZMANN, L. (Orgs.). **Dicionário de trabalho e tecnologia**. Porto Alegre: Editora Zouk, p. 445-451, 2011.
- ANAF, J.; NEWMAN, L.; BAUM, F.; ZIERSCH, A.; JOLLEY, G. Policy environments and job loss: Lived experience of retrenched Australian automotive workers. **Critical Social Policy**, v. 33, n. 2, p.325-347, 2012.
- ANNER, M.; GREER, I.; HAUPTMEIER, M.; LILLIE, N.; WINCHESTER, N. Determinantes industriais da solidariedade transnacional: política intersindical global em três setores. **Estud. av.**, v. 28, n. 81, p.229-250, 2014.
- ANAU, R. V.; CONCEIÇÃO, J. J. Trabalho decente: conceito, histórico e propostas de ações. **Revista da Faculdade de Administração e Economia**, São Bernardo do Campo (SP), v. 2, n. 2, p.44-68, 2011.
- ANTUNES, R. L. Trabalho. In: CATTANI, A. D.; HOLZMANN, L. (Orgs.). **Dicionário de trabalho e tecnologia**. Porto Alegre: Editora Zouk, p.432-437, 2011.
- ARAÚJO, S. M. P. (Org.) **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. 1. ed., Curitiba: Editora da UFPR, 2007.
- ARBIX, G. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística brasileira. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo, v. 17, n. 48, p.109-129, 2002.
- AUGUSTO JUNIOR, F.; BELZUNCES, R.; CAMARGO, Z. M.; SOARES, W. B. Desenvolvimento e estrutura da indústria automotiva no Brasil. 2015. **Nota técnica**, DIEESE nº 152, 2015.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo, SP: Anfavea/Cedoc, 2018.
- BANERJEE, B.; CARTER, C.; CLEGG, S. Managing Globalization. In: ALVESSON, M.; BRIDGMAN, T.; WILLMOTT, H. (Eds.). **The Oxford Handbook of Critical Management Studies**. Oxford: 2009.
- BARROS, D. C.; PEDRO, L. S. As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos da crise e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, n. 34. Rio de Janeiro: BNDES, 2011.
- BENGTSSON, E. Do unions redistribute income from capital to labour? Union density and wage shares since 1960. **Industrial Relations Journal**, v. 45, n. 5, p.389-408, 2014.
- BERNARDO, M. H.; NOGUEIRA, F. R. C.; BULL, S. Trabalho e saúde mental: repercussões das formas de precariedade objetiva e subjetiva. **Arq. bras. psicol.**, Rio de Janeiro, v. 63, n. spe, p.83-93, 2011.

BEZERRA, G. Sindicalismo ajustado ao neoliberalismo: os metalúrgicos do sul fluminense. **Caderno CRH**, v.30, n.80, p.371-387, 2017.

BIRKINSHAW, J. Entrepreneurship in multinational corporations: characteristics of subsidiary initiatives. **Strategic Management Journal**, v.18, n.3, p.207-229, 1997.

BOLSMANN, C. Contesting labor internationalism: The “old” trapped in the “new” in Volkswagen’s South African plant. **Labor Studies Journal**, v. 35, n. 4, p.520-539, 2010.

BRIDI, M. A. Ação sindical, acordos coletivos e condições de trabalho na moderna indústria automobilística do Paraná. In: ARAÚJO, S. M.. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.165-191, 2007.

CAIADO, C. F; PENKAL, R. J. A industrialização paranaense e os aspectos locais no contexto do movimento do capital. In: ARAÚJO, S. M. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.253-272, 2007.

CALANDRO, R. E. Trabalho, Produção e Qualificação: análise comparativa das relações industriais nas montadoras Nissan e Volkswagen no Sul Fluminense. In: Encontro do Observatório do Mercado de Trabalho do Maranhão: Configurações do Desenvolvimento do Trabalho e Ação Coletiva, 3., 2020, São Luís. **Anais Eletrônicos...** São Luís: Doity, 2020. p. 1-10.

Disponível em:

<https://doity.com.br/media/doity/submissoes/artigocabd635d77f8f36ab0e1fda9b14f52ea2b1509e9> -arquivo.doc

CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.28, p.147-188, 2008.

CIMBALISTA, S. Condições de trabalho, tecnologia e resiliência no contexto do sistema de produção flexível. **Análise Conjuntural**, v. 29, n.09-10, p.11-14, 2007.

CLUSTER AUTOMOTIVO SUL FLUMINENSE, 2013. Disponível em: <http://www.sr2.uerj.br/inovuerj/wcti_pdf/cluster_Automotivo_Sul_Fluminenses.pdf.> Acesso em: 25 mai. 2021.

COELHO, A. L. C. O quinto ciclo da Guerra Fiscal e a nova indústria automobilística brasileira. **RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, Ano XIV, n. 26, 2012.

COLUMBU, F. Flexibilidade, trabalho atípico e representação sindical. Uma comparação entre a Itália e o Brasil. **Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo**, São Paulo, v.109, p.461-482, 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA [CNI]. **Utilização da capacidade instalada** (UCI). Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br>, 2016. Acesso em: 25 mai. 2021.

CONSONI, F. L.; CARVALHO, R. Q. Desenvolvimento de produtos na indústria automobilística brasileira: perspectivas e obstáculos para a capacitação local. **Rev. adm. contemp.**, v. 6, n. 1, p. 39-61, 2002.

CURATO, N. We haven't even buried the dead yet': Ethics of discursive contestation in a crisis situation. **Current Sociology**, v.65, n.7, p.1010-1030, 2016.

DICKEN, P. **Global Shift: mapping the changing contours of the World Economy**. 6. ed., New York: Guilford Press, 2011.

DULCI, J. A. Configurações do desenvolvimento em duas novas regiões automobilísticas: sul fluminense e Camaçari (BA). **Revista de Ciências Sociais**, n. 48, p.75-94, 2018.

_____ Crise, emprego e renda na indústria automotiva: os casos do Sul Fluminense, Camaçari e Grande ABC Paulista em perspectiva comparada. **Sociologia & Antropologia**, v. 11, n. 1, 219 – 247, 2021.

DUNNING, J. Is Global Capitalism Morally Defensible? Contributions to Political Economy, v.24, **Special Issue**, p.135-151, 1995.

DRUCK, G; FRANCO, T. Trabalho e precarização social. **Cad. CRH**, v. 24, n. *spe1*, p.09-13, 2011.

FELSTEAD, A.; BISHOP, D.; FULLER, A.; JEWSON, N.; UNWIN, L; KAKAVELAKIS, K. Performing identities at work: evidence from constrasting sectors. **Learning as Work Research Paper of Cardiff University**, n.9, p.1-31, 2007.

FERREIRA, E. S. da. **A dinâmica do trabalho no contexto da produção automobilística diante da tríplice exigência de produtividade-qualidade-flexibilidade: um estudo de caso em uma linha de pintura automotiva**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

FLICK, U. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. São Paulo: Bookman, 2004.

FRANCISCO, E. M V. A comissão enxuta: ação política no “consórcio modular”. In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad, v.1, p.199-226, 2006.

GAULEJAC, V. de. **Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social**. São Paulo: Ideias e Letras, 2007.

GROSSE, R. The theory of the multinational firm. In: Theories of the Multinational Enterprise: Diversity, Complexity and Relevance. **Advances in International Management**. Elsevier, v. 16, p.83-97, 2004.

GROSSE, R.; BEHRMAN, J. Theory in international business. **Transnational corporations**, v., n.1, p.93-126, 1992.

GUEDES, A. L. **Negócios internacionais**. São Paulo: Thomson-Pioneira, 2007.

_____ International political economy, management and governance in Latin America. In: GUEDES, A. L.; FARIA, A. (Org.). **International management and international relations: a critical perspective from Latin America**. New York, NY: Ed. Routledge, 2010.

LEITE, M. P. Tecendo a precarização: trabalho a domicílio e estratégias sindicais na indústria de confecção em São Paulo. **Trab. educ. saúde**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, mar. 2004.

LÉVESQUE C.; BENSUSÁN, G.; MURRAY, G.; NOVICK M.; CARRILLO, J.; GURRERA, S. Labour relations policies in multinational companies: A three-country study of power dynamics. **Journal of Industrial Relations**, v. 57, n. 2, p.187-209, 2015.

LEVY, D. Political Contestation in Global Production Networks. **Academy of Management Review**, Special Issue, v.33, n.4, p.943-962, 2008.

LEVY, D; ALVESSON, M; WILLMOTT, H. Critical approaches to strategic management. In: ALVESSON, M. and WILLMOTT, H. (Eds) **Studying Management Critically**. London: SAGE, p.92-110, 2003.

LIMA, U. M. A Dinâmica e o Funcionamento da Cadeia Global de Valor da Indústria Automobilística na Economia Mundial. **Texto para Discussão**, IPEA nº 2065, 2015.

LIMA, R. J. C. Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ). In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, v.1, p.43-70, 2006.

LIMA, R. J. C.; PAIVA, A. D. O Cluster Automotivo Sul Fluminense: experiência de arranjo produtivo ou arranjo institucional? **Desenvolvimento Em Questão**, v.18, n.50, p.10–23, 2020.

LÜTHJE, B. Labour relations, production regimes and labour conflicts in the chinese automotive industry. **International Labour Review**, v. 153, n. 4, p.535-560, 2014.

MAGNANI, E.; PRENTICE, D. Did lower unionization in the United States results in more flexible industries? **Industrial & Labor Relations Review**, v. 63, n. 4, p.662-680, 2010.

MAITAN FILHO, P. L.; SIMÕES, J. M. O trabalho atípico e a instabilidade profissional na indústria automotiva: uma análise no setor de processos industriais da montadora ALFA. **Pensamento & Realidade**, v. 30, p. 73-89, 2015.

_____. A importância do trabalho e o trabalho decente em uma empresa do setor automotivo: dilemas na relação entre indivíduos e organização. **Interfaces Científicas - Humanas e Sociais**, v. 5, n. 3, p. 85-98, 2017.

MAITAN FILHO, P. L.; GUEDES, A. L. M. Sindicalismo e produção flexível no setor automotivo: cooptação e fragmentação institucional no sul fluminense. READ. **Revista eletrônica de administração (Porto Alegre. Online)**, v. 24, n.1, p. 149-178, 2018a.

_____. Condicionantes da produção flexível em montadoras no sul fluminense. **Acta scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 40, n. 2, p. 1-15, 2018b.

McCRACKEN, G. **The long interview**. Newbury Park: Sage Publications, 1988.

McGEE, J.; TAPLIN, R. The role of the Asia Pacific Partnership in discursive contestation of the international climate regime. **International Environmental Agreements**, v.9, n.3, p. 213-238, 2009.

MEARDI, G.; STROHMER, S.; TRAXLER, F. Race to the East, race to the bottom multi-nationals and industrial relations in two sectors in the Czech Republic. **Work, Employment & Society**, v. 27, n. 1, p.39-55, 2013.

MEY, W. A. **Implementação e consolidação do modelo de organização do trabalho por processos através de equipes autogerenciadas em empresa montadora do ramo automobilístico instalada em Curitiba: fatores dificultadores e facilitadores**. Dissertação (Mestrado em Administração) - Escola de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

MONTEIRO, C.; VIANA, R. F. Formas de inserção dos trabalhadores da indústria automobilística uma economia de mercado hierárquica: aproximações a partir do caso do cluster automotivo do Sul Fluminense. **Latitude**, v.11, n.2, p.690-721, 2018.

MOTIM, B. M. L. Emprego na indústria automobilística: a participação do Paraná. In: S. M. de Araújo. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.223-252, 2007.

NASCIMENTO, R. P.; SEGRE, L. M. Um modelo de análise da flexibilidade no setor automobilístico brasileiro: estudo de caso em três montadoras. **Revista eletrônica de administração**, v.15, n.1, 2009.

NEVES, M. A. Trabalho atípico. In: CATTANI, A. D.; HOLZMANN, L. (Orgs.). **Dicionário de trabalho e tecnologia**. Porto Alegre: Editora Zouk, p.440-444, 2011.

NEVES, M. A; CARVALHO NETO, A. Fatores locacionais, processo e relações de trabalho nos novos espaços de produção da indústria automotiva. In: ARAÚJO, S. M. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.25-49, 2007.

NIEUWENHUIS, P.; WELLS, P. **The automotive industry and the environment: a technical, business and social future**. Cambridge: Woodhead, 2003.

OIT. **Emprego, desenvolvimento humano e trabalho decente: a experiência brasileira recente**. Brasília: CEPAL/PNUD/OIT, 2008.

PAGÈS, M.; BONETTI, M.; GAULEJAC, V.; DESCENDRE, D. **O poder das organizações: a dominação das multinacionais sobre os indivíduos**. São Paulo, Atlas, 1987.

PEREIRA, S. E. M. Os sindicalistas da indústria automobilística do sul fluminense. In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, v.1, p.175-199, 2006.

PRADO, S.; CAVALCANTI, C. E. G. **A guerra fiscal no Brasil**. São Paulo: Fundap: Fapesp; Brasília: IPEA, 2000. RAMALHO, J. R. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro. *Revista Pós Ciências Sociais*, v.12, n.24, p.117-142, 2015.

REIS, L. L. S. W. O enraizamento sociopolítico da decisão de investimento locacional: a opção da Nissan por Resende (RJ). Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia) - Instituto de Filosofia e Ciências e Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, 2021.

RHEINDORF, M. Combining Analyses at Different Levels of Discourse In: _____ (Org.). **Revisiting the Toolbox of Discourse Studies**. London: Palgrave Macmillan, p.129-172, 2019.

RIBEIRO, R; CUNHA, S. Mitsubishi: organização da produção e do trabalho. In: ARAÚJO, S. M. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.79-110, 2007.

RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. **Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC paulista e o Sul Fluminense**. 1ª ed. São Paulo: Annablume, 2007.

SALERNO, M. S. Flexibilidade e Organização Produtiva: elementos para transformar o termo flexibilidade numa categoria analítica; elementos para análise da produção na indústria. In: CASTRO, N. A. **A Máquina e o Equilibrista**. Rio de Janeiro. Ed. Paz e Terra, 1995.

SANTOS, R. S. P. A rede global de produção automotiva: estrutura de rede e estratégias corporativas no Rio de Janeiro, Brasil. **Rev. Tamoios**, ano 17, n.1, p.65-94, 2021.

SHAH, F.A.; YUSAFF, R.M.; HUSSAIN, A.; HUSSAIN, J. A critical review of Multinational Companies, their structures and strategies and their link with International Human Resources Management. **Journal of Business and Management**, v.3, n.5, p.28-37, 2012.

SILVA, T. C. Novas Centrais Sindicais: desafios e limites na contemporaneidade. **Primeiros Estudos**, n. 2, p.119-143, 2012.

STOPFORD, J. Revisiting rival states. In: GROSSE, R. (Ed.). **Government relations in the 21st century**. Cambridge University Press, 2005.

STAKE, R. E. **Qualitative research: studying how things work**. New York, NY. The Guilford Press, 2010.

TANIGUTI, G. T. **Sindicatos e relações de trabalho na Toyota do Brasil: São Bernardo do Campo e Indaiatuba em uma perspectiva comparada**. 2010. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

TENORIO, F. G. **A unidade dos contrários: fordismo e pós-fordismo**. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 45, n. 4, p. 1141-1172, 2011.

VASCONCELLOS, B. L. X. Desenvolvimento regional conduzido pela indústria? Observações sobre o setor automobilístico no Médio Paraíba-RJ. **Anais do XVI ENANPUR**, v. 16 n. 1, p.1-20, 2015.

WOMACK, J. P.; JONES, D. T.; ROOS, D. **A Máquina que mudou o mundo**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.