

PRODUÇÃO FLEXÍVEL NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: ABORDAGEM DE MÚLTIPLOS NÍVEIS DE ANÁLISE EM SUBSIDIÁRIAS NO SUL FLUMINENSE

Pedro Luiz Maitam Filho¹

Ana Lucia Guedes²

RESUMO

Ao propor delineamento por níveis de análise para pesquisa qualitativa interdisciplinar em quatro subsidiárias automotivas no sul fluminense, o artigo assume que a produção flexível no contexto da reespecialização pós-1990 abarca dimensões econômica, política e discursiva. Com base na fundamentação teórica focada em rede de produção global automotiva, de barganhas nos municípios anfitriões, e de reestruturações do trabalho operacional, os resultados indicam que: (a) a dispersão das montadoras colide com questionamentos à desmobilização política local e o retrocesso trabalhista; (b) a defasagem em salários e qualificação contraditam o senso de emprego de massa nas montadoras; (c) a alta taxa de desistência e precariedades relatadas pelos operadores desconstruem rótulos de cultura organizacional flexível. As conclusões enfatizam as contribuições da abordagem de múltiplos níveis para a investigação da produção flexível em subsidiárias automotivas.

Palavras-Chave: Indústria automotiva; Trabalho; Produção flexível; Pesquisa qualitativa; Níveis de análise.

PRODUCCIÓN FLEXIBLE EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: ENFOQUE DE MÚLTIPLES NIVELES DE ANÁLISIS EN FILIALES EN LA REGIÓN SUR DE RÍO DE JANEIRO

RESUMEN

Al proponer un diseño por niveles de análisis para la investigación cualitativa interdisciplinaria en cuatro filiales automotrices en el sur de Rio de Janeiro, el artículo asume que la producción flexible en el contexto de la reespecialización posterior a 1990 abarca las dimensiones económica, política y discursiva. Basado en el fundamento teórico enfocado en la red global de producción automotriz, negocios en las ciudades sede y reestructuración del trabajo operativo,

¹ Doutor em Administração - UNIGRANRIO Mestre em Gestão e Estratégia - UFRRJ Especialista em Gestão de Projetos - UFRJ Engenheiro de Produção - UFF.

² Coordenadora Acadêmica/Pesquisadora da Diretoria de Análise de Políticas Públicas (DAPP) da FGV. Ph.D. em Relações Internacionais, London School of Economics and Political Science.

los datos muestran que: (a) la dispersión de los fabricantes de automóviles choca con preguntas sobre la desmovilización política local y el retroceso de labor; (b) lo retraso en salarios y calificaciones contradice la sensación de empleo masivo en los fabricantes; (c) la alta tasa de deserción y la precariedad que reportan los operadores deconstruyen emblema de cultura organizacional automotriz flexible. Las conclusiones enfatizan las contribuciones de la abordaje de niveles de análisis en la investigación de la producción flexible en las filiales automotrices.

Palabras clave: Industria automotriz; Trabajo; Producción flexible; Investigación cualitativa; Niveles de análisis.

FLEXIBLE PRODUCTION IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY: MULTIPLE LEVELS OF ANALYSIS APPROACH IN SUBSIDIARIES IN SOUTH OF RIO DE JANEIRO REGION

ABSTRACT

By proposing a design of multiple levels of analysis for qualitative interdisciplinary research in four automotive subsidiaries in the south of Rio de Janeiro region, this paper assumes that the flexible production in the context of post-1990 re-spatialization encompasses the economic, political and discursive dimensions. Grounded on a theoretical framework focused on global automotive production network, bargains in host regions, and restructuring of operational work, the results shows that: (a) the dispersion of automakers collides with questions about the local political demobilization and the setback of labor; (b) the gap in wages and qualification contradicts the sense of mass employment in automakers; (c) the high desistance rate and precariousness reported by operators deconstruct labels from flexible automotive organizational culture. The conclusions emphasize the contributions of the multiple levels approach to the investigation of flexible production in automotive subsidiaries.

Keywords: Automotive industry; Work; Flexible production; Qualitative research; Levels of analysis.

INTRODUÇÃO

Montadoras legitimam-se com certa singularidade como paradigma industrial em uma lógica, ampliada nas últimas décadas, de reespecialização com modelos híbridos em diversos países emergentes (LIMA, 2006; ANFAVEA, 2018). Paralelamente a ritos e técnicas da produção flexível, impõem-se discursivamente como importantes difusores de novas tecnologias, e ícone da inclusão em massa de força de trabalho (PRADO e CAVALCANTI, 2000). No Brasil, relatórios prospectivos e estudos focados no setor automotivo mostraram como os municípios travaram guerras fiscais pela atração das montadoras a partir de concessões ou de adequações em políticas públicas (LIMA, 2015; ARBIX, 2012; DULCI, 2021;

VASCONCELLOS, 2015; REIS, 2021; BEZERRA, 2017; CALANDRO, 2020; NASCIMENTO e SEGRE, 2009).

O tema produção flexível constitui-se, portanto, como fenômeno perpassante a múltiplos atores em confluências econômicas, políticas e discursivas às margens das operações das multinacionais automotivas (LEVY, 2008). Este é o pressuposto adotado neste artigo ao propor delineamento por níveis de análise para pesquisa qualitativa interdisciplinar adequada ao estudo de um tema complexo, tal como a internacionalização de empresas (GUEDES, 2007). Ao pervadir diferentes níveis a pesquisa conecta as características do trabalho flexível às multidimensionalidades do ambiente extrafirma marcadas por idiosincrasias e conflitos locais nas regiões anfitriãs das subsidiárias (GROSSE, 2004; MEARDI *et al*, 2013; SANTOS, 2021).

Complementarmente, a abordagem em múltiplos níveis corrobora um trabalho extenso e progressivo ao longo das últimas décadas de pesquisadores não apenas no contexto do sul fluminense, mas em outras regiões que receberam subsidiárias automotivas (RODRIGUES e RAMALHO, 2007; ARAÚJO, 2007; BRIDI, 2007; TANIGUTI, 2010). Em comparação a outras pesquisas, o delineamento em níveis de análise amplia o campo na inclusão do ambiente extrafirma em seus aspectos políticos e discursivos. Tal percurso de pesquisa pavimenta a abordagem interdisciplinar, mas mantém a âncora e foco no mundo do trabalho e do trabalhador inserido em ambiente de *layoffs*, jornadas atípicas, dilemas e incertezas

O artigo está estruturado com foco no detalhamento das dimensões teórica e metodológica da pesquisa em múltiplos níveis de análise. No segundo subtítulo constam a revisão da literatura que fundamenta os níveis de análise e o diagrama da estrutura analítica interdisciplinar com ordenamento espacial respectivamente da dimensão de empresa multinacional, das institucionalidades regionais, e do trabalho intrafabril. Essas três camadas organizam o fenômeno e informam as decisões tomadas no percurso metodológico quanto à seleção dos sujeitos de pesquisa e das técnicas de coleta de dados.

A abordagem metodológica detalhada no terceiro subtítulo pormenoriza a condução da pesquisa qualitativa a partir dos elementos norteadores de cada nível e das respectivas fundamentações teóricas. Posteriormente, quadros explicativos nomeiam sujeitos de pesquisa e instrumentos de coleta e análise de dados correspondentes. Desta forma, a pesquisa traça conexões entre a estratégia de reespecialização da produção das montadoras, os arranjos das institucionalidades locais, e as reestruturações do trabalho a partir de entrevistas com múltiplos atores e de observações em quatro subsidiárias.

Os resultados obtidos, apresentados no quarto subtítulo, estão organizados pelos níveis com ênfase na consolidação das diversas fontes por meio de triangulações. A análise dos dados indica interfaces das estratégias das montadoras na escolha do sul fluminense com as barganhas em políticas locais decorrentes das imposições dessas multinacionais, e as consequências em condições de trabalho mais flexíveis, sobretudo em contratos e salários. No quinto subtítulo, como considerações finais, grifa-se a contribuição do artigo pela abordagem adotada para investigação de fenômeno complexo em que se constituem os modelos de produção flexível em subsidiárias automotivas.

REVISÃO DA LITERATURA DOS NÍVEIS DE ANÁLISE

O referencial teórico está estruturado de acordo com os níveis de análise identificados na literatura focada em produção flexível. O primeiro nível de análise trata da dimensão espacial de empresa multinacional e rede de produção global automotiva como estrutura e estratégia corporativa (SANTOS, 2021). A estratificação dos atores denota proeminentes papéis na formulação da estratégia do capital que a literatura define como migrante (BEZERRA, 2017). Essa fase da revisão de literatura objetivava construir o estrato sobretudo discursivo da flexibilidade como tendência de negócios em nível global nas montadoras, com importantes desdobramentos a partir da década de 1990 em regiões como o sul fluminense (RAMALHO, 2015).

O referencial teórico que fundamenta multinacionais e rede de produção global tem coerência com a entonação crítica e que propõe uma reflexão sobre a premência dos estudos

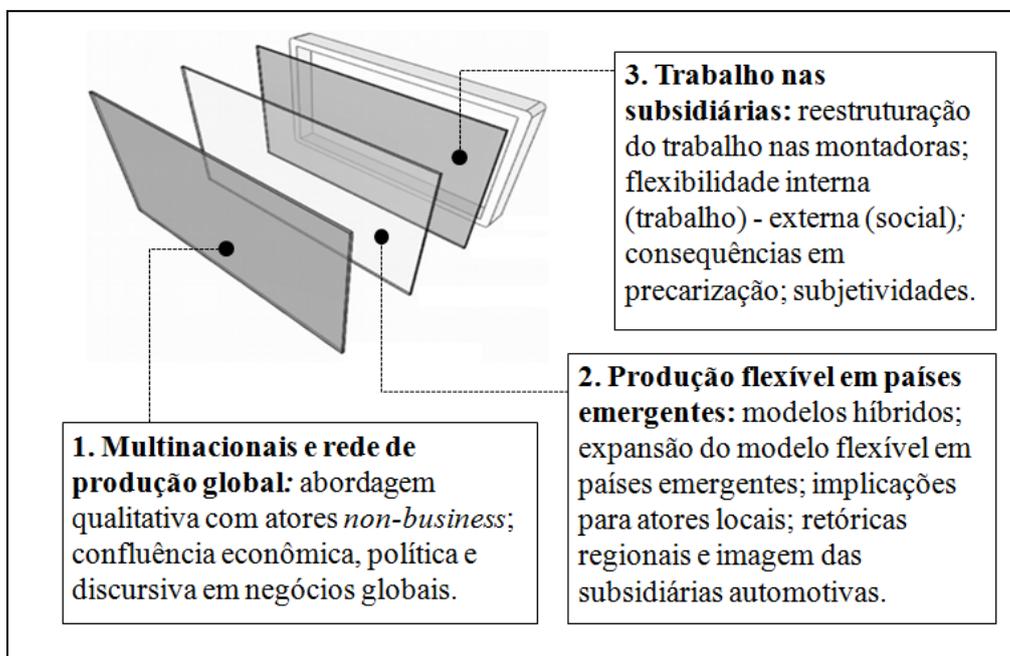
qualitativos que considerem atores *non-business*, diferenças culturais e marcas discursivas que legitimam as práticas da rede de produção global (GROSSE, 2004; LEVY, 2008; DICKEN, 2011). Portanto configura na estrutura analítica proposta neste artigo como significado e retórica de indústria das indústrias ou carro chefe da indústria (AUGUSTO JÚNIOR *et al.*, 2015; ANFAVEA, 2018).

O segundo nível de análise aborda flexibilidade nas montadoras como bem consensual com papel histórico e social da indústria automotiva (SALERNO, 1995; WOMACK *et al.*, 1992; LIMA e PAIVA, 2020). Em contextos locais de operação, a produção flexível tem contornos híbridos a partir da transferência de padrões das matrizes, da desconstrução de práticas locais no âmbito cultural no trabalho, e de constrangimentos à atuação sindical ou representação coletiva (ZOU e LANSBURY, 2009; CHUNG, 2015). Neste caso, instituições locais são conformadas pela acomodação de atores locais que ensaiam atuações mediadoras entre reestruturação laboral e proteção dos trabalhadores. Estudos nos países emergentes tais como do leste europeu, Austrália, China, Coreia do Sul, África do Sul, Índia, Rússia com mesmo recorte temporal podem sustentar generalizações analíticas de eventos registrados no sul fluminense (ANAF *et al.*, 2012; DRAHOKOUPIL, MYANT e DOMONKOS, 2016; AELIM, 2011; BOLSMANN, 2010; LÜTHJE, 2014; KUBONIWA, 2009; DELGADO, 2015). Trata-se, portanto, do plano da flexibilidade externa, ou extra-firma, com particularidades por regiões, mas a mesma estratégia do *market seeking* automotivo (SHAH *et al.*, 2012; BARROS e PEDRO, 2012; COELHO, 2012; REIS, 2021).

O terceiro nível de análise denota o microssocial que, na literatura crítica, abarca precarização e as relações de poder no trabalho. Deriva dos mecanismos aplicados em produção flexível no nível do trabalhador, cujas implicações os estudos organizacionais catalogados identificam como trabalho atípico ou reivindicam o trabalho decente (ABRAMO, 2011; NEVES, 2011). Essa camada demanda um olhar crítico sobre a multifuncionalidade, polivalência operacional, dos rituais pós-fordistas quando comparadas com entrevistas dos operadores nas subsidiárias automotivas (COLUMBU, 2014; LIMA e MOURA, 2005; MONTEIRO e VIANA, 2018).

A pesquisa original propunha a análise das condições do trabalho nas subsidiárias automotivas no sul fluminense a partir de estratos mais abrangentes que implicam atores locais e estratégias das montadoras. Por isso, a contribuição deste artigo resulta da adoção de uma abordagem teórico-metodológica com fundamentação para cada nível (e.g. dimensões intrafabril, regional e global), e a identificação de múltiplos atores com ilustrado na Figura 1.

Figura 1: Abordagem de múltiplos níveis de análise



Fonte: Elaborado pelos autores.

Mais especificamente, no nível designado rede de produção global, assertivas importantes delineiam a proeminência das montadoras no setor de manufatura (DICKEN, 2011). Semelhantemente, montadoras são um paradigma de produção seriada, e espelhada para demais setores industriais (HENRIKSEN e ROLSTADÅS, 2013; WOMACK *et al.*, 1992). Essas proposições amplamente aceitas e difundidas internacionalmente, fundam a flexibilidade como estratégia de operação e justificam tanto os indicadores da indústria como a retórica de desenvolvimento de novas regiões anfitriãs (LIMA, 2006):

- a) a dispersão de subsidiárias automotivas tem se pronunciado globalmente de maneira mais acentuada nas últimas décadas (LIMA, 2015; SANTOS, 2021);

- b) a padronização de processos tem sido uma estratégia da indústria automotiva para o barateamento dos custos de produção e rótulo operacional (AUGUSTO JÚNIOR *et al.*, 2015);
- c) legislações e incentivos fiscais nos países emergentes têm favorecido a transferência tecnológica e investimentos externos (BOTELHO, 2002).

Além dessas assertivas, a estratégia das montadoras também carrega a ideia da metodologia da produção flexível apoiada em ritos de produtividade, multifuncionalidade ou ferramentas pós-*fordistas* (SALERNO, 1995; TENÓRIO, 2011). Tais rótulos universalizaram o ideal de ritmo de operações sequenciadas ao longo da cadeia de produção, e demanda por trabalhadores horistas recupera a condição flexível da produção enxuta e tecnológica em um setor marcado pela alta concorrência (COELHO, 2012; ANNER, 2014).

A produção flexível, tanto pelo aspecto da expansão global quanto pela otimização do trabalho fabril, constrói um significado próprio. Assim, tem sido comum ligar flexibilidade em recorte sócio-histórico recente a programas de adaptação e modernidade da indústria. Na operacionalização da pesquisa de campo esse sentido estrito da flexibilidade é relativizado, em consonância com a literatura que considera as multidimensionalidades de atores que se encontram nas bordas das operações das multinacionais (GROSSE, 2004).

O nível nomeado barganhas locais aprofunda debates sobre o problema entre capital-trabalho que aparece sobretudo em pesquisas de relações industriais; e que na rede de produção global automotiva estabelecem posições ou de acomodação ou de contestação (MEARDI *et al.*, 2013; LEVESQUE *et al.*, 2015; LEVY, 2008). Tais indicativos teóricos são abordados nas pesquisas sobre institucionalidades nos países emergentes, replicadas no sul fluminense, e contemplam relações entre firma, governo e comunidade (STOPFORD, 2005).

Nos países emergentes, estudos abordam a instalação de subsidiárias em regiões identificadas como *greenfields* automotivos tendo como principais referências as implicações para sindicato e governos locais. Entre as assertivas norteadoras que se destacam nesse nível de análise estão:

- a. montadoras causam o otimismo/expectativa quanto aos empregos (LIMA, 2006);
- b. governos locais promovem retóricas de produção de riquezas e desenvolvimento em regiões anfitriãs (PRADO e CAVALCANTI, 2000);
- c. o sindicato regional adota a lógica negocial ou postura flexível na representação dos trabalhadores (SANTANA, 2006; ARAÚJO, 2007);
- d. a subordinação das institucionalidades locais resulta em assimetrias nas negociações entre montadoras e governos locais (BOLSMANN, 2010; AELIM, 2011; ANAF *et al.*, 2012).

O nível de análise referente ao *locus* microsocial das reestruturações do trabalho contou com maior atenção ao longo da trajetória de pesquisa. A revisão de literatura foca nos aspectos ligados intimamente a demandas da produção flexível com efeito nos trabalhadores em subjetividades, ‘dilemas’, rotinas e vínculos de trabalho. Em sua maioria, são estudos críticos que questionam as contradições nos âmbitos de discurso e prática do *management* automotivo com afetações nas condições de trabalho, salários e representação coletiva.

É possível registrar um aumento de publicações de estudos críticos nesta temática não raro em concomitância com a guerra fiscal entre municípios pela atração de subsidiárias automotivas e com a fragmentação dos sindicatos de maior tradição. As assertivas a seguir foram elaboradas com base na literatura e informam pesquisa de campo com trabalhadores no sul fluminense:

- a. receio dos trabalhadores com demissões e incertezas (ANAF *et al.*, 2012; MAITAN FILHO, 2014);
- b. trabalhadores competem pelos postos de trabalho remanescentes e ficam expostos a chantagens das gerências médias (ANNER, 2014; PEREIRA, 2012);

- c. os contratos, salários e jornadas dos turnos de trabalho sofrem constantes oscilações (COELHO, 2012; NEVES, 2011; LIMA e MOURA, 2005; COLUMBU, 2014);
- d. trabalhadores manifestam disfunções psíquicas, estranhamento e dilemas diante das mudanças (CIMBALISTA, 2007; NAVARRO e PADILHA, 2011);
- e. sindicatos apresentam-se complexificados e em crise de representação (SANTANA, 2006; PEREIRA, 2006; ARAÚJO, 2007).

A produção flexível funciona, portanto, como fio condutor entre os níveis de análise ao assumir, desde o primeiro ao terceiro níveis, feições que designam a estratégia de produção, o arranjo local das institucionalidades e reestruturações na rotina operacional. Indicativos dos diferentes níveis informaram os procedimentos metodológicos quanto à seleção dos sujeitos de pesquisa e a coleta de dados, como apresentados a seguir.

PERCURSO METODOLÓGICO

Nos critérios de pesquisas qualitativas abordagens funcionam como estruturas que guiam as análises (STRAUSS e CORBIN, 1998). Neste caso, como estrutura de análise depreende-se a ideia de estratificação que mais adiante define os procedimentos metodológicos em termos de sujeitos de pesquisa e coleta de dados. A abordagem de pesquisa diz respeito portanto a como a pesquisa qualitativa será operacionalizada em correspondência ao delineamento definido.

De acordo com Flick (2004), e em referência aos níveis de análise da Figura 1, a função do delineamento de pesquisa qualitativa é guiar os pesquisadores no tratamento de dados selecionados na pesquisa de campo. Por se tratar de pesquisa interdisciplinar, outro ponto peculiar refere-se ao conceito de metatriangulação de teorias e epistememes distintas na abordagem de fenômenos complexos (LEWIS e GRIMES, 2005).

Guedes (2007) enfatiza a preocupação com distintas abordagens teóricas como fundamental na pesquisa interdisciplinar com foco no estudo do fenômeno empresa transnacional e propõe delineamento de pesquisa com múltiplos níveis de análise. A pesquisa original segue a recomendação quanto à contribuição das diferentes perspectivas teóricas na análise de fenômenos complexos, com a adoção da metatriangulação.

Dentre as perspectivas teóricas, os níveis de análise incluem estudos de: economia política internacional, na defesa de pesquisa qualitativa em rede de produção global (LEVY, 2008; DICKEN, 2011); de relações industriais e estudos organizacionais que tratam a confluência de idiosincrasias regionais como subprodutos das barganhas capital-trabalho e de institucionalidades (MEARDI *et al.*, 2013; LÉVESQUE *et al.*, 2015; LIMA e PAIVA, 2020; DULCI, 2021); e relações de trabalho, relações de poder, e sociologias do trabalho em suas nuances no sistema automotivo (NASCIMENTO e SEGRE, 2009; CALANDRO, 2020; RAMALHO, 2015; MONTEIRO e VIANA, 2018; MELLO e MARX, 2016).

A abordagem interdisciplinar de Guedes (2007) define a gradação espacial nos níveis internacional, nacional, industrial e organizacional na investigação focada em empresas transnacionais. Na região sul fluminense percurso semelhante foi adotado, com diferenças nos rótulos dos níveis temáticos: (1) rede de produção global, (2) barganhas locais, e (3) reestruturações do trabalho. O Quadro 1 apresenta os principais elementos norteadores para cada nível de análise com as respectivas indicações de fundamentação teórica:

Quadro 1: Delineamento da pesquisa em múltiplos níveis

Níveis	Elementos/variáveis	Referencial teórico
Rede de produção global	Empresa multinacional Retóricas do capital Estratégia de produção	Levy (2008); Dicken (2011); Grosse (2004); Lima (2015); Salerno (1995); Shah <i>et al.</i> (2012); Santos (2021).
Barganhas locais	Subsidiárias automotivas Países emergentes Representação trabalhista Retóricas regionais	Birkinshaw (1997); Meardi <i>et al.</i> (2013); Lévesque <i>et al.</i> (2015); Stopford (2005); Prado e Cavalcanti (2000); Barros e Pedro (2012); Coelho (2012); Anaf <i>et al.</i> (2012); Drahokoupil, Myant e Domonkos (2016); Aelim (2011); Bolsmann (2010); Lüthje (2014); Kuboniwa (2009); Delgado (2015); Dulci (2021); Reis (2021).
Reestruturações do trabalho	Jornadas, rotinas Contratos de trabalho Precarização e subjetividades	Nascimento e Segre (2009); Neves (2011); Navarro e Padilha (2011); Tenório (2011); Calandro (2020); Bezerra (2017); Monteiro e Viana (2018); Ramalho (2015); Vasconcellos (2015); Mello (2016).

Fonte: Adaptado de Guedes (2007).

A SELEÇÃO DOS SUJEITOS DE PESQUISA POR NÍVEIS DE ANÁLISE

A seleção de sujeitos na pesquisa qualitativa interdisciplinar é um passo metodológico relevante porque relaciona-se com o delineamento específico do fenômeno investigado na região sul fluminense. Mais especificamente, segue a recomendação de Guedes (2010) ao afirmar que a pesquisa em múltiplos níveis depende da definição fidedigna dos sujeitos e identificação dos seus respectivos papéis sociais, para que seja representativa das relações de poder entre os atores.

No Quadro 2 são identificados os atores selecionados para cada nível de análise. No nível da rede de produção global, o estudo adota como respondentes qualificados os pesquisadores de instituições governamentais com foco no setor automotivo, diretores e gerentes de montadoras. No nível das barganhas locais, são selecionados representantes sindicais e secretários das prefeituras como correspondentes das institucionalidades locais. No nível das reestruturações no trabalho, os respondentes são os trabalhadores que lidam com operações de produção de forma direta ou indireta nas subsidiárias automotivas.

Quadro 2: Seleção dos sujeitos de pesquisa

Rede de produção global	Barganhas locais	Reestruturações no trabalho
<p>Pesquisadores: de estudos setoriais da indústria metal-mecânica, automotiva; de políticas públicas de desenvolvimento e/ou investimento público na indústria (BNDES, IPEA);</p> <p>Diretores e gerentes de montadoras instaladas no sul fluminense.</p>	<p>Representantes do sindicato regional em Volta Redonda e subsede em Resende;</p> <p>Representantes das prefeituras de municípios anfitriões de montadoras (Itatiaia, Porto Real, Resende).</p>	<p>Trabalhadores de nível operacional e supervisão dos processos automotivos;</p> <p>Trabalhadores do setor de recursos humanos e custos ligados ao processo/produção;</p> <p>Trabalhadores terceirizados ou contratados como pessoa jurídica ligados a atividades de processo/produção.</p>

Fonte: Elaborado pelos autores.

Os pesquisadores selecionados são coautores em estudos sobre panorama e perspectivas da indústria automotiva no Brasil, formulação de políticas públicas no setor e fomento por linhas de crédito ou financiamentos. Os diretores e gerentes das montadoras participam como ‘porta-vozes’ das estratégias recentes de reespecialização das subsidiárias tanto em território nacional como internacionalmente.

Para caracterizar barganhas locais foram contatados diretores do sindicato em Volta Redonda e Resende e, adicionalmente, secretários nas prefeituras de Resende, Itatiaia e Porto Real. Esses atores são classificados na literatura como *non-business* implicados em externalidades, ou nos desdobramentos sociais, resultantes de estratégias das multinacionais (GROSSE, 2004). Logo, barganhas caracterizam o feixe de relações entre empresas, governos e comunidade surgidas a partir da inserção do sul fluminense no mapa do capital migrante das montadoras.

Quanto a reestruturações do trabalho, o estudo foca nos trabalhadores das linhas de montagem da Peugeot-Citroën (Porto Real), MAN (Resende), Nissan (Resende) e da Jaguar Land Rover (Itatiaia). Além dos contratados diretamente pelas montadoras, também aparecem terceirizados e subcontratados como pessoas jurídicas. Quanto à hierarquia, foram entrevistados operadores de produção, líderes e supervisores de produção. Trabalhadores de atividades de suporte, como analistas de processo e de ‘recursos humanos’, foram incluídos para refinamento da descrição do trabalho e das contratações.

A seguir será detalhado como a pesquisa de campo operacionaliza observações não-participante e entrevistas com especial atenção à triangulação de dados e fontes (DENZIN, 2012). Cuidados como rigor metodológico e validação interna (FLICK, 2004) também são considerados nesses procedimentos.

A COLETA DE DADOS POR NÍVEIS DE ANÁLISE

As técnicas de coleta seguem os níveis de análise em coerência com a organização dos sujeitos de pesquisa. A pesquisa de campo com múltiplos atores, operacionalizada com observações não-participante e entrevistas – realizadas com respaldo nas fontes documentais e em notas de campo – percorre três etapas correlatas à escolha dos sujeitos de pesquisa (MINAYO, 2012). A primeira, em atenção ao primeiro nível de análise, corresponde à pesquisa documental sobre: a dispersão da indústria automotiva nacional (LIMA, 2015; ANFAVEA, 2018); as condições de trabalho e expectativas em regiões anfitriãs (BARROS e PEDRO, 2011; CNI, 2016); os indicadores de investimentos e empregos no sul-fluminense (CLUSTER AUTOMOTIVO DO SUL FLUMINENSE, 2013).

Os roteiros estruturados fundamentados teoricamente cumprem etapa preliminar de pesquisa qualitativa necessária à compreensão do fenômeno (BAUER e GASKELL, 2002). Desta forma, a coleta junto aos pesquisadores e aos praticantes em níveis de gerência e diretoria seguiu um protocolo pautado pelos indicadores e dados contextuais da indústria. Ao passo que permitiu refinar as macroproposições da produção flexível migrante das montadoras, essa etapa funda os alicerces da investigação nos níveis de análise subsequentes.

Os roteiros semiestruturados aplicados em segunda etapa com sindicato e prefeituras seguiu o delineamento de Flick (2004) com aplicação específica em temas refinados a partir da revisão da literatura e resultados das entrevistas prévias com pesquisadores e praticantes. Os roteiros conciliam perguntas abertas para aprofundar nuances do sindicato em relação ao histórico na região, relações institucionais e casos de acordos coletivos e, com as prefeituras, adentram nos privilégios fiscais, efeitos em imagem dos municípios e resultados econômicos.

Com trabalhadores do nível operacional e analistas a coleta de dados focalizou as experiências diárias e o acúmulo de informações que McCracken (1988) recomenda como sendo pilares das entrevistas longas. Por isso, além da abertura com informações biográficas dos participantes, a entrevista passa por temas planejados, porém não antecipados ou induzidos. Os trabalhadores das montadoras descreveram tipos de contratos assinados, ritmo das operações na montagem, comparações entre condições inicial e final da trajetória na indústria.

Do acúmulo de informações, em narrativas contínuas, as entrevistas longas revelam categorias culturais por meio de vocabulário recorrente como PDV (plano de demissão voluntária), ritmo, correria, abandono, rotatividade etc., triangulado com resultados das observações. O acesso às subsidiárias no sul fluminense para observações não-participante foi obtido por indicação de outros participantes da pesquisa e contribuíram como complementos aos atributos de fala das entrevistas (FLICK, 2004).

O Quadro 3 compila o perfil dos participantes da pesquisa de campo realizada no período de 2016 a 2018. Na pesquisa original esse conjunto está dividido em duas etapas, sendo a etapa preliminar com ênfase apenas no primeiro nível e a segunda etapa focado nos demais níveis de análise.

Quadro 3: Perfil dos participantes

Rede de produção global	Barganhas locais	Reestruturações no trabalho
1 Pesquisador do BNDES	2 Diretores de sindicato	21 Operadores de montadoras
2 Pesquisadores do IPEA	3 Secretários de prefeituras (municípios anfitriões)	5 Analistas de processo/produção/custos
2 Diretores de montadoras		2 Supervisores de processo
3 Gerentes de montadoras		
2 Supervisores executivos de montadoras		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Os resultados da pesquisa qualitativa realizada por meio de entrevistas com diferentes tipos de roteiros e observações não-participante foram triangulados seguindo critérios como idoneidade da fonte, a validação e consolidação dos dados e a expressividade do conteúdo coletado (DENZIN, 2012; YIN, 2016; FLICK, 2004). A apresentação a seguir ocorre de maneira tal que as combinações entre entrevista-entrevista sejam críveis em cada nível de análise.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os resultados obtidos acerca das características da produção flexível serão apresentados por níveis de análise. No nível da rede de produção global o artigo grifa a reespecialização da indústria a partir da década de 1990 e o emprego em massa como elementos de retórica marcante. Posteriormente, considera o nível regional na projeção da imagem das montadoras entre municípios, na atuação sindical, e na guerra fiscal entre governos locais. Finalmente, dá voz aos trabalhadores das subsidiárias nos relatos das jornadas mais penosas, menores salários e contratos de curto prazo.

A rede de produção global: reespecialização, emprego em massa e flexibilidade

Nas entrevistas com pesquisadores esse estrato denota a cultura corporativa como um elemento simbólico e pretexto para investimentos públicos nas montadoras; definido no anuário da ANFAVEA (2018) como negócio próprio da indústria automotiva. Os resultados organizados neste nível de análise remontam, portanto, rótulos de grande alcance como internacionalização da produção em direção aos países emergentes, o emprego em massa, e flexibilidade como um sintoma de fábricas modernas e enxutas.

O Gerente 2 aborda o fator barateamento da produção. A região sul fluminense exemplifica a abundância de mão-de-obra barata que atrai ‘novos *players*’. Paralelamente, cita outros países emergentes que da mesma forma oferecem economia de custo para a montadora. Neste caso, a interligação da produção ocorre por meio de módulos enviados pela subsidiária instalada no Brasil e finalizados no México e África do Sul.

Na sequência, recorte da entrevista com Gerente 3 cita o exemplo da Jaguar Land Rover em Itatiaia. A comparação inusitada com Chile – lembrado como país sem montadoras – mostra como pretextos de crescimento e investimento funcionam nos países anfitriões às custas dos baixos salários e privilégios fiscais. Assim, elementos somados das falas dos gerentes dão pistas das decisões locais da reespecialização das montadoras.

Países em desenvolvimento atraem mais investimentos porque são países que têm a mão-de-obra em abundância, e é mais barato de produzir. Aí à medida que recebem novos *players*, vão acontecendo os investimentos e a taxa de crescimento [...] Temos uma planta no México de SKD. Também há uma planta de SKD na África do Sul que consome produção (Gerente 2).

A planta da Jaguar é a primeira fora do Reino Unido [...] Aqui nós temos tudo para fazer o que o pessoal precisa fazer fora com o custo menor [...] Mas olha o Chile. O Chile está quase virando um país desenvolvido. E por que não vão pro Chile? Será que a mão-de-obra lá não está cara, e vale a pena continuar no Brasil? Lá não é proeminente como aqui (Gerente 3).

Consequentemente, montadoras desequilibram as negociações com governos nos países emergentes. As condições economicamente mais viáveis como a mão-de-obra ‘competitiva’ e isenções fiscais destacam-se entre fatores locais. Além dos gerentes, supervisores executivos também foram entrevistados. Foi possível registrar que o apelo da indústria aparece principalmente em dois pontos. O primeiro é a lógica do ‘ganha-ganha’, uma vez que municípios vencem as guerras fiscais. E o outro é o caráter que se atribui às montadoras como indústria fundamental para o crescimento econômico.

Depreende-se das entrevistas o elevado potencial de empregabilidade na cadeia produtiva. Tal importância denota a dependência dos municípios, e mostra novamente deficiência do projeto de desenvolvimento regional vulnerável ao capital privado. Igualmente, realça o forte aspecto retórico presente neste nível de análise, isto é: como a estratégia de dispersão confunde-se com a possibilidade de novos empregos e prosperidade.

Tanto o governo brasileiro, como outros países de terceiro mundo; se tiver empresa, eles conseguem gerar empregos e fazer a rodinha girar [...] As cidades ganham e a empresa ganha. É um ganha-ganha (Supervisor 3).

As montadoras no Brasil têm um papel fundamental para a economia. Se de repente todas as montadoras fossem embora a crise estaria instalada sem precedentes. Não são só as montadoras, mas as empresas agregadas que geram empregos indiretos (Supervisor 4).

As entrevistas com secretários das prefeituras permitiram aprofundar o olhar qualitativo sobre os efeitos nos municípios que entram na rota das montadoras. O significado acoplado ao apelo do *branding* automotivo soma-se ao benefício potencial econômico, e ao ideal de conquista de um novo ciclo, ou ainda de um projeto vencedor aos olhos dos investidores. Os fragmentos de entrevistas com governos municipais mostram a seguir essas nuances.

A triangulação com resultados das entrevistas nas secretarias das prefeituras reforça a escolha das montadoras mediante a concorrência entre municípios. A decisão locacional por parte das multinacionais é vista como uma inflexão na trajetória histórica, uma 'nova vida', e justificou esforços e empreendimentos com expectativas na qualificação etc. A cobertura midiática local também repercute a decisão das montadoras, não raro em tom de celebração pelo desfecho da disputa com diversas regiões.

A Volkswagen veio, depois a Nissan, e agora no município de Itatiaia, a Hyundai, e agora por último a Jaguar Land Rover [...] Veio um ciclo da indústria automobilística que deu uma nova vida para Resende (Governo 1).

Houve algo assim: "Gente! Vamos estudar, se qualificar, porque agora nós teremos uma montadora aqui no município" [...] Antes da Peugeot aqui a tinha Coca-Cola, que era apenas 200 funcionários" (Governo 2).

As montadoras sempre que escolhem um município avaliam os benefícios ofertados [...] Itatiaia ficou em segundo lugar no *ranking* das cidades do futuro com melhor custo/benefício para instalação de empresas (Governo 3).

Em conjunto, as entrevistas com gerentes, supervisores executivos e prefeituras encerram uma contribuição empírica para a teoria clássica de multinacionais com foco no transbordamento produtivo e tecnológico (DUNNING, 1995; VERNON, 1966). Com relação às assertivas norteadoras do nível de análise, convergem para estudos setoriais nas montadoras referentes aos novos mapas da concentração da produção nos países emergentes, e barateamento dos custos (LIMA, 2015; AUGUSTO JÚNIOR *et al.*, 2015).

O emprego de massa também está acoplado à rede de produção das montadoras com relevantes contradições em qualidade e quantidade no sul-fluminense (LIMA, 2006; BARROS e PEDRO, 2011). O primeiro significado associado ao emprego de massa foi a inclusão de munícipes nas linhas das subsidiárias na região. Quando questionados sobre o assunto, supervisor executivo e analista de custo falam das contrapartidas, acordos e obrigações. Detalhes sobre o caso mais recente em Itatiaia confirmam as contrapartidas não totalmente atendidas. Na entrevista com a Analista 3 é possível registrar defasagem em 25% nos empregos previamente acordados:

Temos cerca de duas mil pessoas, sendo que 1500 estão ligados direto à produção [...] Quando uma montadora se instala, existe um acordo de se contratar pessoas da localidade, gerar empregos na região (Supervisor 4).

A gente recebeu um incentivo do governo. A gente recebeu um terreno bom, mas tem as suas contrapartidas [...] A gente tem que cumprir com algumas obrigações [...] A gente tem que ter 400 na fábrica, mas ainda falta 100 para cumprir o que foi acordado com o governo (Analista 3).

Mesmo com defasagens em contrapartidas, a pesquisa caracteriza outra marca do emprego em massa associada ao desenvolvimento regional. Nas entrevistas feitas com gerentes de produção na subsidiária em Resende, surgem elaborações do emprego nas montadoras como sintoma de cultura, projeto ou solução para competitividade. Ao passo que o desenvolvimento representa a 'interiorização' dos investimentos, a estratégia da produção flexível tende a contar com novo perfil de produção, não mais aquele clássico.

Assim, novos investimentos com perspectivas de geração de empregos passam pelo achatamento salarial a pela adaptação dos trabalhadores mais flexíveis. Com o pretexto do foco na atividade fim, as operações de produção mudam conforme a conveniência dos projetos e daí o caráter sazonal e provisório das contratações na indústria. Fábricas orientadas à customização alternam turnos e contratações e impõem um novo modelo de emprego em massa.

O que houve foi interiorização dos investimentos [...] Nós temos engenharia 100% nacional... Pequenos projetos também demandam engenharia da fábrica [...] Se pode pensar que gerar o desenvolvimento em alguma região tem esse cunho para se justificar o investimento (Gerente 2).

Para quem trabalha no nível operacional a tendência é redução dos salários porque todo mundo busca redução de custo. Se você mantém o foco na atividade fim, por que não fazê-lo? O modelo de negócio não fica orientado à produção, e sim às vendas [...] O modelo de negócio é assim: quem não é flexível, não se adapta à nossa cultura organizacional! (Gerente 3).

É possível recuperar outras afirmações no sentido da mudança do perfil do emprego. Como na comparação do Supervisor 4: "Hoje, trabalhar em uma montadora não é mais como trabalhar há quinze anos". Apesar da função retórica no perfil econômico dos municípios, não raro entrevistas no sul fluminense desvelam situações de novos arranjos de trabalho que permitem problematizar a efetividade social da indústria automotiva. Como analisa Lima (2006) gera-se frustração na expectativa de empregabilidade na indústria.

O declínio do trabalho coincide curiosamente com argumentos de modernização, melhoria ou cultura organizacional como premências da flexibilidade. Assim, a flexibilidade encerra nesta pesquisa categoria de análise semelhante à abordagem de Salerno (1995), isto é, como um bem consensual de muitas facetas. Analisada paralelamente à reespecialização e emprego de massa como elemento discursivo, a pesquisa de campo caracteriza sua singularidade nas montadoras.

O Diretor 2 usa o mesmo recurso do Gerente 3 na associação entre montadoras e cultura. Com o mote da complexidade, estruturação e controle, caracteriza a indústria automotiva como um diferencial em termos processuais. A Gerente 1 adiciona a qualidade também como referência para controle e complexidade. Comparações com empresas dos setores químico, de logística e farmacêutico reforçam o diferencial do sistema automotivo.

Trabalhei com logística pesada [...] Lá tem sua complexidade, mas não gera tantos itens como na automobilística [...] Você se força a criar controles mais robustos... Quem trabalhou nesse ambiente acaba desenvolvendo essa cultura... Não é todo mundo que consegue replicar (Diretor 2).

Passei pela indústria química, indústria farmacêutica e automotiva. A gente percebe que na indústria automotiva existe uma questão mais voltada para controle [...] Eu preciso assegurar sempre a qualidade porque eu tenho tantas peças ou tantos carros para fazer! (Gerente 1).

As observações não-participante nas subsidiárias aumentaram a expressividade dos dados (FLICK, 2004). Ritos dos processos variam entre as montadoras. Na MAN, operadores dividem-se nos módulos, na PSA seguem postos em linha sequenciada, na Nissan verifica-se maior número de adjacências à linha principal como subpartes, como na Jaguar Land Rover. A fabricação é flexível para famílias de veículos e exige eventualmente acelerar o processo.

A descrição de famílias de veículos aponta para a diversidade de modelos fabricados. Também é importante destacar a qualificação da flexibilidade como modernização e estratégia. Mesmo em diferentes arranjos de produção, as transcrições a seguir mostram que processo flexível remete à ideia de reestruturação – com agravantes vistas anteriormente de economia de custo e achatamento salarial:

Temos a linha flexível para vários veículos. Nós podemos produzir várias famílias na mesma linha. Quais são as estratégias que se pode trabalhar para continuar com esse viés de flexibilidade? [...] Isso para continuarmos galgando o crescimento, continuar sendo líder de mercado (Gerente 3).

A linha 1 era a principal, tinha maior capacidade. Produzia toda a família [de veículos] Depois veio uma modernização [...] A linha 2 começou para o treinamento... Porém acabou dando certo para a *pick-up* [...] Na linha 2, o volume era mais baixo porque eram veículos mais alta gama (Supervisor 1).

O ritual de produção das montadoras volta a aparecer como cultura, mas dessa vez compondo educação e entendimento dos munícipes, como afirma o Diretor 1: “[Nós queremos] criar uma cultura para as pessoas entenderem o que é a indústria e terem postura de quem quer trabalhar aqui”. Portanto, o conceito de flexibilidade é similar a Nascimento e Segre (2009), em aspectos internos e externos à firma, com o adicional de caracterização como conceito, ideia e paradigma no pacote do gerencialismo automotivo.

O segundo nível de análise foca nas institucionalidades regionais, nas quais governos locais e sindicatos são atores proeminentes. Nos assuntos abordados, porém, a análise não se limita aos representantes de prefeituras e diretores sindicais, mas triangula com entrevistas dos trabalhadores e fontes documentais.

AS BARGANHAS LOCAIS: IMAGEM, GUERRA FISCAL E SINDICATO REGIONAL

Pesquisas nas áreas de relações industriais, economia política internacional e estudos organizacionais tratam dos efeitos das subsidiárias nas regiões devido à confluência dos múltiplos atores (ARBIX, 2012; STOPFORD, 2005; BARTRAM *et al.*, 2015; ARAÚJO, 2007). Assim como a estratégia e o discurso com magnitude da rede de produção global, os desdobramentos regionais são fundamentais na explicação do fenômeno produção flexível.

O primeiro elemento desse estrato de análise diz respeito à imagem das montadoras enquanto comunicação e apelo midiático. Esse aspecto aparece no estudo de Prado e Cavalcanti (2000) como retórica de desenvolvimento regional. O comentário da Gerente 1 exemplifica a questão simbólica intangível das montadoras: “A indústria automotiva é uma indústria *glamourizada*”. Com recorrência, durante as entrevistas, foi possível levantar registros semelhantes:

Eles veem a montadora como algo meio surreal, sabe? [...] Prova disso é o uniforme. A gente até brinca: o funcionário sai do primeiro turno às 15 e 24 da tarde, e você encontra ele às 8 horas no mercado com uniforme ainda! [risos]. Ele foi em casa, mas continuou com uniforme e crachá (Governo 2).

A empresa traz essa nova conotação [...] Porque o brasileiro é apaixonado por carro! Não conheço todos os povos do mundo, mas se o brasileiro puder trabalhar perto de um carro, ele trabalha (Governo 1).

Outra forma de caracterizar a imagem das montadoras passa pela repercussão social ou o *status* decorrentes do trabalho (ALBORNOZ, 2002). Nas entrevistas com analistas de processo e de recursos humanos foi possível registrar novamente a presença dos uniformes e a comparação com outras multinacionais. Assim, os artefatos legitimam a propaganda das montadoras, como argumenta a Gerente 1: “São empresas que têm o *branding* forte e que oferecem um *employer branding*”. Uniformes, crachás e a figura do carro no dia-a-dia extrapolam o universo fabril e alcançam os entremeios sociais.

O carro representa ente tecnológico e objeto de consumo. Neste caso, imagem faz a ponte entre o resultado final e o processo de fabricação. Trabalhar na linha de produção conecta-se a sonho, ‘fazer-parte’, e comparação entre os pares. É recorrente a exemplificação de outras indústrias, como Saint-Gobain ou Guardian, ao tencionarem explicações nas entrevistas da singularidade imagética das montadoras. Além disso, o impacto proporcionalmente maior que as montadoras exercem na rotina das cidades do interior quando comparadas a capitais como São Paulo:

O impacto das montadoras aqui é muito maior que em grandes centros [...] O brasileiro quer ter um carro, então as pessoas pensam: “Eu quero ver isso, participar disso!” [...] Não se escuta sobre a Saint-Gobain, Guardian, mas todo momento sobre PSA [...] É tão grande quanto outras mas que não estão tão presentes no dia-a-dia, é esse aspecto (Analista 1).

Aqui também as pessoas já tem a cultura de montadora, as pessoas sabem onde você trabalha. Em São Paulo, eu acho que as pessoas não prestariam atenção em você de

uniforme, mas aqui eles batem o olho em determinada roupa e já sabem de que montadora que é... (risos) (Analista 3).

Eu acredito que talvez seja um sonho das pessoas... Por que você falar em carro, a pessoa quer conhecer. Isso desperta mais o interesse do que outras empresas como Guardian, que faz vidros. Isso acontece sim (Analista 4).

O fator imagem tem conexão com outra característica das barganhas locais bastante explorada na literatura: a guerra fiscal. É pertinente realçar as entrevistas com os pesquisadores onde a narrativa regional aparece associada ao *lobby* político que tem efeitos nos modelos de trabalho flexíveis no sul fluminense. Transcrições das entrevistas mostram a seguir o caráter dicotômico: em um polo as montadoras são bandeira política, e no outro montadoras fazem uma negociação 'desleal'.

O primeiro fragmento destacado refere-se à descrição do diretor sindical de eventos em que as lideranças políticas locais usam montadoras como emblemas do desenvolvimento regional. O segundo esmiúça detalhes da guerra fiscal como assimetria entre montadoras e governos locais. A literatura identifica tais conflitos locais como micropolíticas e idiosincrasias que acompanham operações das multinacionais (MEARDI *et al.*, 2013):

[A montadora] É uma bandeira política para vereador, ou deputado e assim vai [...] Todo mundo lembra de falar: "Eu trouxe a Volks para Resende"; "Eu trouxe a PSA para Porto Real"; "No meu governo...!" (Sindicato 2).

Hoje se você analisar o Brasil, ele está nessa guerra fiscal né. A empresa vem montar aqui no Rio, aí chega a Bahia e oferece água, luz, IPTU, ITBI, ISS [...] Está renunciando tudo para levar! Fica desleal o negócio! (Governo 2).

Fontes documentais complementam os relatos recortados a seguir. Por exemplo, publicação da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN) relata a renovação dos incentivos após quase duas décadas do início das operações na região (CODIN, 2015). A Lei Ordinária número 6078/2011 foi lembrada por participantes como 'Lei Nissan', visto que trata do tratamento tributário especial concedido pelo estado do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 2011).

Entrevistas com secretários de prefeitura detalham benefícios ofertados por municípios no sul fluminense com a afirmação de que incentivo fiscal é condição para atrair as montadoras. No caso específico de uma das prefeituras, surgiu novamente questionamento ao *déficit* no emprego. Foi possível verificar que no período da pesquisa de campo, novos planos de privilégios fiscais já estavam em curso em competição com municípios do Nordeste.

A secretaria já está desenvolvendo um plano de incentivos fiscais, pra que a gente monte um pacote que seja atrativo [...] Não posso te falar, mas tem municípios do Norte, do Nordeste, que está competindo (Governo 2).

Os incentivos da Volks e da Nissan são todos referentes a isenções e a créditos de ICMS diferenciados, concedidos pelo governo do estado [...] A contribuição no momento dos incentivos é reduzida (Governo 1).

Montadoras sempre avaliam os benefícios ofertados pelos governos federal, estadual e municipal [...] O incentivo oferecido pelo estado é fundamental [...] Os empregos diretos e indiretos gerados pela montadora ainda não atenderam totalmente à expectativa do município (Governo 3).

Além dos governos locais, o sindicato regional aparece em destaque nos estudos sobre trabalho flexível em subsidiárias automotivas no Brasil (RODRIGUES e RAMALHO, 2007). Tal fato foi considerado anteriormente no subtítulo do percurso metodológico, e na análise dos resultados, os múltiplos atores reafirmam a posição tratada na literatura como acomodação (LEVY, 2008). Os resultados estão alinhados com Santana (2006) quando argumenta que o sindicato se encontra complexificado.

Ao abordar a política das subsidiárias automotivas em acordos coletivos, diretor do sindicato regional, nomeado Sindicato 2, usa as seguintes metáforas: “Você não vai querer matar a galinha dos ovos de ouro; não vai espanar o parafuso”. Em certo sentido, essa postura replica a dependência dos governos locais. Entretanto, melindres que atingem o sindicato vão além da cooptação e incluem dispositivos da legislação.

O trecho da entrevista com diretora do sindicato descreve a perda da força de representação do sindicato frente a modificações nas leis. As montadoras impuseram novas

complexidades uma vez que a tradição na região é a indústria siderúrgica. A entrevista com operador contempla as análises de Francisco (2006) sobre o constrangimento ao sindicato resultante de arranjos como consórcio modular que dispensam a representação institucional do trabalhador. Pressões internas nos dissídios conectam-se a termos como jogo e política:

Hoje, com essas mudanças todas que estão acontecendo, o sindicato terá que estudar as possibilidades de negociações porque ficou muito difícil [...] A própria contribuição sindical acabou com a nova lei. Então os sindicatos terão que se reorganizar [...] Hoje você pode terceirizar qualquer coisa [...] Na verdade, há alguns anos, o sindicato trabalha só com negociação... Não adianta ser muito radical porque não te leva a lugar nenhum (Sindicato 1).

No consórcio modular os gerentes são separados porque é uma empresa dentro de outra empresa, né. Então para fazer alguma política ou algum jogo fica mais fácil [...] O gerente vinha e perguntava: "O que você achou da proposta e tal...?". De uma forma meio pressionando né [...] No consórcio modular fica mais fácil [...] Ele já sabe quem é a favor ou não (Operador 19).

Estudos em montadoras nos países emergentes situam o sindicato em problemas diversos, como a internacionalização da produção, regionalismos, alterações nas legislações, e precariedades (BOLSMANN, 2010; AELIM, 2011; ANAF *et al.*, 2012). Esses problemas tem origem indissociável da vulnerabilidade dos governos nas negociações com multinacionais, e do aspecto retórico discutível de desenvolvimento regional. A seguir, no nível de análise microsocial, o artigo investiga os efeitos no trabalho nas subsidiárias.

O trabalho flexível reestruturado nas montadoras no sul fluminense

As visitas às subsidiárias das montadoras conferem valiosa contribuição ao permitir melhorar o entendimento, sem intermediários, dos dados coletados com trabalhadores. Dos participantes, todos tiveram passagem em mais de uma área do processo de fabricação. Mesmo com diferença de escopo, o ritmo das atividades e a estrutura hierárquica são similares. A análise dos resultados no nível de análise microsocial situa as transformações que mostram a relação de consequência com os demais estratos.

O primeiro fator, levantado com analista de processo, trata do aumento da terceirização. Como na entrevista com o sindicato regional, reafirma-se a ampliação dessa modalidade no processo. A variação recente das cores dos uniformes na linha de montagem indica a presença maior de terceirizados. Em geral, trabalhadores mesclam nas entrevistas as mudanças estruturais com o sentimento de instabilidade ou insegurança.

Na sequência, são posicionadas entrevistas de operador de produção e analista com ênfase nas perspectivas de maior número de terceirizações ou pessoas jurídicas (PJ). O operador especula que a organização do trabalho em empresas terceiras tende a se espalhar na região. Em relação aos PJ, o participante relata a experiência pessoal e de pares que foram recontratados a partir da mesma condição. Cabe realçar termos como 'hoje', 'futuramente', 'tendência', 'começou' que dão o tom das transformações do trabalho:

Aumentou as terceirizadas. As pessoas que trabalham para as empresas terceiras têm os uniformes deles [...] Antes você via um caso ou outro, você via alguns residentes, mas não era atuando na linha de produção. Hoje não, hoje os terceiros têm muitas atividades na linha (Analista 4).

Acho que futuramente vai ser tudo assim com certeza! O próprio governo já está liberando isso aí, a terceirização, a liberação do jeito de trabalhar, de pagar [...] Acho que a tendência das outras empresas é adotar esse modelo. Já foi falado na fábrica, as empresas estão copiando isso aí (Operador 7).

Começou a ter um crescimento do famoso trabalhador de pessoa jurídica, o PJ. Isso tem acontecido muito! [...] Eu acredito que no próximo ano vai ser maior com a aprovação da lei de terceirização. As empresas vão começando a conhecer a lei e deve sim ter uma ampliação (Analista 2).

O recorte longitudinal da coleta, entre 2016 e 2018, sucede diversas pesquisas em subsidiárias automotivas cujo foco no trabalho racionalizado, contratos de curto prazo, salários diminuídos e excesso de jornada flexível alinha-se com achados na região sul fluminense (RIBEIRO e CUNHA, 2007; BRIDI, 2007; NEVES e CARVALHO NETO, 2007). A série de entrevistas descortina um quadro de declínio nas condições de trabalho.

Quando operadores recuperam experiências, conversas com pares ou as próprias observações na linha de montagem, reforçam conteúdos do cotidiano que McCracken (1988) designa categorias culturais. Além do estranhamento das múltiplas cores no processo, ou ainda a reinserção no trabalho como subcontratados ou terceirizados, as alegações de piora também aparecem pela defasagem salarial.

O achatamento salarial foi mencionado por diretores e gerentes nas fábricas flexíveis enxutas. Os operadores confirmam com números a redução salarial, como o Operador 19: “Eu recebia 8,70, e hoje ganho 6,50 na hora. Numa diferença de quatro anos, estou ganhando coisa de 300 reais a menos”. Os eventos descritos a seguir permitem mensurar perdas dos trabalhadores em função de conluio entre montadoras, ou entre afiliadas:

As pessoas falam que a Montadora A se propôs a um salário de 1.800 inicial para operadores. Aí as empresas da região se reuniram com a Montadora A, com sindicato e tudo, e disse que se ela mudasse o salário, as outras iam ter que subir também. Aí eles sentaram e abaixaram o salário (Operador 6).

A minha empresa veio para a região com uma proposta excelente [...] No entanto, as propostas boas não foram concretizadas em prol da Montadora B [...] A Montadora B começou a exigir dos funcionários da Afiliada A, pra reduzir o salário inicial [...] É uma situação que nos atingiu (Operador 10).

Outros entrevistados também acrescentam valores defasados, como o Operador 40: “O salário só defasou, entendeu? Naquele tempo a minha última hora era 17 reais, hoje ganham 6,60”. Há 12 anos tentando reingressar na indústria, acrescenta que, além do salário reduzido, a faixa etária também tem sido outro obstáculo. As entrevistas mostram que as montadoras prescindem da qualificação e miram candidatos mais jovens e com histórico de ‘trabalho pesado’, sobretudo na zona rural.

A demanda de força física remete ao tipo de *pós-fordismo* identificado na literatura como não-participativo, pela exploração subjetiva da polivalência ou da multifuncionalidade (NAVARRO e PADILHA, 2007; TENÓRIO, 2011). As jornadas extenuantes demandam, nos processos seletivos, a contratação de pessoas experimentadas em trabalho braçal. A

afirmação do supervisor de processo acrescenta que o aspecto mais limpo, arrumado, do ambiente fabril também favorece a adaptação:

Pessoas que vem da roça são as melhores para trabalhar [...] Estão acostumadas com trabalhos pesados, braçal e ganham pouco! Quando entra na indústria, tudo limpinho, arrumadinho, ficam deslumbrados. Essas foram as melhores com quem trabalhei (Supervisor 1).

A exigência pela intensidade contrapõe a lógica da cultura organizacional realçada por diretor de montadora, ou a necessidade de qualificação mencionada por secretária de prefeitura. Com frequentes reestruturações, operadores de produção descrevem jornadas mais penosas devido ao enxugamento intencional do quadro. Sob o alarde de crise, fábricas mantêm a produção com menor efetivo e sobrecarregam o remanescente.

O trabalho reestruturado, caracterizado por subcontratação, por desvalorização salarial e maior intensidade, lesa trabalhadores e apresenta alta taxa de desistência. A seguir, foram destacadas partes da descrição da rotina em turnos das quatro subsidiárias. O posto de trabalho representa na pesquisa a base da argumentação sobre produção flexível. Foram destacados cinco operadores que replicam contestações e questionamentos:

Na linha é bem difícil [...] O trabalho é muito braçal! Muito forte! [...] Tem pessoas que vão se aposentar, mas todos vão sair com alguma chaga. Isso é certo! Ombro, coluna, uma hérnia de disco, às vezes audição (Operador 17).

Estava tendo muitos desligamentos, começaram a sobrecarregar os que ficaram. [...] Acionei o líder e disse que estava sentindo muita dor [...] A fisioterapeuta foi no posto, mas não dava solução pra nada (Operador 9).

Desgasta principalmente a parte do ombro e do joelho. É serviço pesado e repetitivo. A repetitividade é algo difícil de se adaptar. Tem gente que chega e com meio dia de trabalho já pedem para ir embora! (Operador 11).

Hoje com 38 não consigo emprego na área operacional. Por quê? Porque vai chegar um tempo que o seu corpo não vai responder mais com as atividades. Estão dando oportunidades para pessoas jovens (Operadora 13).

Até hoje tem muita gente que é louco para sair [...] Muita gente que diz: “Não quero mais isso”. Hoje mesmo um amigo meu me disse “Não estou aguentando cara”. Eu disse a ele que não tem jeito (Operador 15).

Outras entrevistas, com dezenas de operadores, poderiam exemplificar esse ambiente de alienação, de estranhamento aos meios de produção e métodos arcaicos (TANIGUTI, 2010; ANTUNES, 2011). As condições que operadores e analistas sinalizam com evidente viés de piora estão na esteira da estratégia de reespacialização das montadoras, e nos temas regionais da guerra fiscal e desenvolvimento regional defasado.

Quadro 4: Síntese da pesquisa por níveis de análise

Abordagem de Pesquisa	Níveis temáticos	Pesquisa de campo no sul fluminense
<p>Multinacionais e rede de produção global (Levy, 2008; Dicken, 2011); Grosse, 2004; Lima, 2015)</p>	<p>A rede de produção global: reespacialização, emprego em massa e flexibilidade</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Países em desenvolvimento atraem investimentos (Gerente) • O emprego das montadoras é fundamental para a economia (Supervisor Executivo) • Montadoras tem uma cultura organizacional especial, diferente (Diretor)
<p>Produção flexível em países emergentes (Birkinshaw, 1997; Meardi <i>et al.</i>, 2013; Lévesque <i>et al.</i>, 2015; Stopford, 2005; Prado e Cavalcanti, 2000)</p>	<p>As barganhas locais: imagem, guerra fiscal e sindicato regional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A montadora é o sonho das pessoas (Analista) • Governos oferecem ‘tudo’ para as montadoras: IPTU, ITBI, ISS... (Governo) • O sindicato terá que estudar formas de negociação, e se reorganizar (Sindicato)
<p>Trabalho nas subsidiárias (Nascimento e Segre, 2009; Neves, 2011; Navarro e Padilha, 2011; Tenório, 2011; Salerno, 1995)</p>	<p>O trabalho flexível reestruturado nas montadoras no sul fluminense</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O governo libertou a terceirização e é tendência nas empresas (Operador) • As montadoras fazem conluio para achatamento salarial (Operador) • As contratações miram pessoas acostumadas com trabalho braçal, pesado (Supervisor) • A maioria não aguenta e quer sair (Operador)

Fonte: elaborado pelos autores.

As contestações dos trabalhadores à produção flexível nas montadoras encerram um percurso que passa pelas estratégias das multinacionais nas suas relações com governos locais e sindicatos. Portanto, com base nas análises em três níveis, é possível fazer correspondências entre as mudanças na linha de montagem com confrontação do sindicato, as imposições das montadoras sobre as prefeituras e renovados enxugamentos da força de trabalho. Conforme mencionado na introdução, a produção flexível é um fio condutor perpassante a múltiplos atores nos distintos níveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As contribuições da abordagem de múltiplos níveis para a investigação da produção flexível em subsidiárias automotivas estão evidenciadas pelos resultados descritos. A pesquisa com delineamento em múltiplos níveis de análise e atores no sul fluminense traça um caminho com origem na força ordenadora da estratégia das montadoras com discursos de emprego em massa e qualificação; entremeia-se na região problematizando símbolo e imagem de *glamour*, sonho, uniformes etc., tencionando guerras fiscais com outras regiões brasileiras; e, finalmente, encerra massa de trabalhadores subcontratados, com salários desvalorizados, e sujeitos a frequentes reestruturações em jornadas penalizantes.

A abordagem de níveis de análise, proposta neste artigo, também sugere comparações transversais com base na triangulação dos resultados: (a) a dispersão das montadoras com mote de desenvolvimento colide com questionamentos à desmobilização política local e o aprofundamento do retrocesso trabalhista; (b) a defasagem dos salários, e a opção do ‘trabalho braçal’ na linha de montagem, contraditam o senso comum associado ao emprego de massa nas montadoras, e (c) a alta taxa de desistência entre o operariado e conjunto de precariedades relatadas desconstroem rótulos de cultura organizacional, flexibilidade ou paradigma de organização do trabalho.

O delineamento expõe a complementaridade teórica para a adequada problematização das interdependências no sul fluminense. Pelos níveis de análise foi possível suscitar sistemas econômicos, políticos e discursivos que caracterizam fenômenos ligados, respectivamente, à

estratégia de produção, aos interesses eleitorais, aos mecanismos de dissídios coletivos, e ao impacto imagético das subsidiárias (DICKEN, 2011; GROSSE, 2004; LEVY, 2008). As análises ratificam o argumento da trajetória de pesquisa de que os problemas inscritos ao trabalho nas subsidiárias automotivas desvelam e são desvelados por estratos mais amplos (extrafirma) de análise.

Os resultados informam pesquisadores e formuladores de políticas públicas que apesar das primeiras guerras fiscais datarem de duas décadas na região sul fluminense (PRADO e CAVALCANTI, 2000), o plano de industrialização continua deficitário, com a agravante de maior assimetria e desterritorialidade em disputas com Norte e Nordeste. Prefeituras manifestam dependência de impostos e empregos das montadoras sem, contudo, auferirem totalmente as contrapartidas em qualificação da força de trabalho ou mesmo a inclusão dos munícipes. As transformações nas subsidiárias migrantes enfraquecem o enraizamento de tecnologias ou empregos qualificados.

Paralelamente, as barganhas locais informam praticantes e representantes sindicais da maior perplexidade e marginalização do sindicato regional. Questões recentes e específicas da legislação trabalhista representam retrocesso na proteção e/ou representação dos trabalhadores cada vez mais vinculados às empresas por meio de subcontratações. A produção mais flexível em arranjos modulares fragmenta a coletividade, dispensa dispositivos institucionais e, como principal efeito, distancia a comunicação entre sindicato e operariado. Assim, ratifica-se que o sindicato é uma categoria de análise indissociável aos estudos da flexibilidade nas montadoras (SANTANA, 2006; NASCIMENTO e SEGRE, 2009).

Com base na experiência em pesquisas dedicadas a estruturas organizacionais, precarização, a trabalhos decente e atípico, e relações de poder e controle derivadas dos processos flexíveis nas montadoras (LIMA, 2006; NEVES, 2011; FRANCISCO, 2006; BRIDI, 2007; ARAÚJO, 2007; ABRAMO, 2011; SANTANA, 2006), o artigo reafirma um quadro de inflexão negativa e de maior degradação do trabalho. Os níveis de análise consideram esta trajetória de pesquisa e constituem-se como recurso teórico-metodológico que amplia o

escopo e define estrutura de análise que eventualmente contribua para a investigação de outros pesquisadores.

Pesquisas futuras podem seguir a abordagem de níveis de análise para centralizar o eixo relevante discursivo na estratégia das montadoras no Brasil. Dado que concorrem feixes discursivos nos três estratos – respectivamente, do gerencialismo automotivo, da retórica regional de ‘bandeira política’, e de contestação dos trabalhadores – pesquisas podem adotar a estrutura da variedade de discursos por abrangência espacial de Alvesson e Karreman (2000), ou ainda a polarização na ordem do discurso, entre estruturas globais/societais e microestruturas de Van Dijk (2001). Tais pesquisas podem investigar como o discurso da reespecialização das montadoras demove atores locais de suas posições originais e conformam políticas públicas.

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.
- AELIM, Y. Building collective identity: trade union representation of precarious workers in the South Korean auto companies. **Labour, Capital & Society**, v. 44, n. 1, p.154-178, 2011.
- ALBORNOZ, S. **O que é trabalho**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 2002.
- ALVESSON, M.; KARREMAN, D. Varieties of discourse: on the study of organizations through discourse analysis. **Human Relations**, v. 53, n. 9, p.1125-1149, 2000.
- ANNER, M. *et al.* Determinantes industriais da solidariedade transnacional: política intersindical global em três setores. **Estud. av.**, v. 28, n. 81, p.229-250, 2014.
- 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.
- 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 brasileira. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo, v. 17, n. 48, p.109-129, 2012.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo, SP: Anfavea/Cedoc, 2018.

AUGUSTO JUNIOR, F.; BELZUNCES, R.; CAMARGO, Z. M.; SOARES, W. B. Desenvolvimento e estrutura da indústria automotiva no Brasil. 2015. **Nota técnica**, DIEESE n.152, 2015.

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.

BARTRAM, T.; BOYLE, B.; STANTON, P.; BURGESS, J.; MCDONNELL, A. Multinational enterprises and industrial relations: A research agenda for the 21st century. **Journal of Industrial Relations**, v. 57, n. 2, p.127-145, 2015.

BAUER, M. W; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático**. Petrópolis, RJ : Vozes, 2002.

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.

BOTELHO, A. Reestruturação produtiva e produção do espaço. O caso da indústria automobilística instalada no Brasil. **Revista do departamento de Geografia**, São Paulo, v. 15, p.55-64, 2002.

BRIDI, M. A. Ação sindical, acordos coletivos e condições de trabalho na moderna indústria automobilística do Paraná. In: S. M. de Araújo. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora UFPR, p.165-191, 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>. Acesso em: 23 Dez. 2021.

CHUNG, C. The transfer of HRM practices to India subsidiaries in a South Korean MNE in the auto industry. In: Anthony P. D'Costa (Eds.), **After-Development Dynamics: South Korea's Contemporary Engagements with Asia**, Oxford University Press, p.1-19, 2015.

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.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO [CODIN]. **Incentivo à Volks**. Disponível em: <http://www.codin.rj.gov.br/Paginas/NoticiasEventos/NoticiaDetalhe.aspx?Numero=123>. Acesso em: 20 Mar. 2018.

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

DENZIN, N. K. Triangulation 2.0. **Journal of Mixed Methods Research**, v. 6, n. 2, p.80-88, 2012.

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

DULCI, J. A. 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.

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.

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: Routledge, 2010.

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.

HENRIKSEN, B.; ROLSTADÅS, A. Knowledge and manufacturing strategy-how different manufacturing paradigms have different requirements to knowledge. Examples from the automotive industry. **International Journal of Production Research**. v. 48, n. 8, p. 2413-2430, 2010.

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.

LEWIS, M.; GRIMES, A. Metatriangulação: a construção de teorias a partir de múltiplos paradigmas. **Revista de Administração de Empresas**, v. 45, n. 1, p. 72-91, 2006.

LIMA, R. J. C. Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ). In: José Ricardo Ramalho; Marco Aurélio Santana. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, v.1, p.43-70, 2006.

LIMA, J. C.; MOURA, M. do C. Trabalho atípico e capital social: os agentes comunitários de saúde na Paraíba. **Soc. estado.**, Brasília, v.20, n.1, p.103-133, 2005.

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

LIMA, U. M. A Dinâmica e o Funcionamento da Cadeia Global de Valor da Indústria Automobilística na Economia Mundial. **Texto para Discussão**, IPEA n. 2065, 2015.

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.

MAITAM FILHO, P. L. **Os efeitos do arranjo estrutural do setor de processos industriais sobre o trabalho das equipes de projetos de novos veículos da organização ALFA**. Dissertação (Mestrado em Gestão e Estratégia). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RJ, 2014.

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

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.

MELLO, A. M. de; MARX, R. Automotive industry transformations and work relations in Brazil: what is the next step? **Anais...** Paris: Gerpisa, 2012. Disponível em: <<http://gerpisa.org/en/node/1599>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

MINAYO, M. C. S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, p. 621-626, 2012.

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

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, p.256-285, 2009.

NAVARRO, V. L; PADILHA, V. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Psicol. Soc.**, Porto Alegre, v. 19, n. spe, 2011.

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.

PEREIRA, L. C. **The restructuring of production and work processes in Catalão (Goiás): an approach to the way of life of the working class**. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

PEREIRA, S. E. M. Os sindicalistas da indústria automobilística do sul fluminense. In: José Ricardo Ramalho; Marco Aurélio Santana. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1. 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.

REIS, L. L. S. W. **O enraizamento sociopolítico da decisão de investimento locacional: a opção da Nissan por Resende (RJ)** / Lucas Lemos d Silva Walmrath Reis – Rio de Janeiro, 2021. 245 f.

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

RIO DE JANEIRO. **Lei Ordinária número 6078/2011, de 18 de novembro de 2011**. Concede tratamento tributário especial para a implantação e operação da Nissan do Brasil automóveis Ltda e demais sociedades integrantes do complexo industrial a ser localizado no estado do Rio de Janeiro. Disponível em <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/699d474955c8b13d8325794f005bd210?OpenDocument&Highlight=0,6078>. Acesso em: 20 jan. 2020.

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.

SANTANA, M. A. Trabalhadores e política no sul fluminense: a experiência de Volta Redonda nos anos 1980. In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (Org.). **Trabalho e desenvolvimento regional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad, v.1, p.159-176, 2006.

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

STRAUSS, A. L.; CORBIN, J. **Basics of qualitative research: grounded theory procedures and techniques**. 2 ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 1998.

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.

VAN DIJK, T. Multidisciplinary CDA. In: WODAK, R.; MEYER, M. **Methods of critical discourse analysis**. SAGE Publications, Great Britain, 2001.

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.

VERNON, R. International trade and international investment in the product cycle. **Quarterly Journal of Economics**, v. 80, p.190-207, 1966.

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

YIN, R. K. **Qualitative Research from Start to Finish**, 2a. Ed. The Guilford Press, New York, 2016.

ZOU, M; LANSBURY, R.D. Multinational corporations and employment relations in the People's Republic of China: the case of Beijing Hyundai Motor Company. **International Journal of Human Resource Management**, v. 20, n. 11, p.2349-2369, 2009.

Submetido em 04/02/2021
Aprovado em 12/01/2022