



Condicionantes da produção flexível em montadoras no sul fluminense

Pedro Luiz Maitan Filho^{1*} e Ana Lucia Guedes²

¹Universidade do Grande Rio, Avenida Perimetral Professor José de Souza Herdy, 1160, 25071-202, Duque de Caxias, Rio de Janeiro, Brasil.
²Fundação Getúlio Vargas, Botafogo, Rio de Janeiro, Brasil. *Autor para correspondência. E-mail: maitan.pedro@gmail.com

RESUMO. A região sul fluminense inserida na guerra fiscal na década de 1990 assume, nos anos seguintes, importante participação na indústria automotiva nacional. As expectativas quanto aos investimentos externos e empregos em massa geram otimismo, enquanto o desenvolvimento regional repercute em mídia nacional. Desde o início dos anos 2000, pesquisadores têm se dedicado a descrever antecedentes históricos da guerra fiscal e da conformação do trabalho nessa região. Este artigo recupera as principais discussões teórico-empíricas para problematizar as condicionantes da produção flexível após quase duas décadas de investimentos externos no setor automotivo. A revisão da literatura aborda, inicialmente, o panorama do setor automotivo com o argumento da dispersão para novas regiões produtivas e, posteriormente, organiza pesquisas focadas em montadoras instaladas na região sul fluminense. A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas que ocorreram entre julho de 2016 e setembro de 2017 com pesquisadores da indústria automotiva e praticantes. Nos resultados foram apresentadas as contradições na retórica das montadoras, que delineiam ampliação da guerra fiscal direcionada pelo capital privado estrangeiro, e situam o sindicato regional em condição de enfraquecimento no curso das transformações nos processos automotivos.

Palavras-chave: guerra fiscal; sindicato; produção flexível; indústria automotiva.

Flexible production conditioners in automakers in south fluminense region

ABSTRACT. The south fluminense region took part in the fiscal war in the 1990s and assumes, in the following years, important share in the national automotive industry. Expectations for foreign investments and mass jobs generate optimism, while regional development has repercussions on national media. Since the early 2000s, researchers have devoted themselves to describe the historical background of the fiscal war and the conformation of work in this region. This article recovers the main theoretical-empirical discussions to problematize the constraints of flexible production after almost two decades of external investments in the automotive sector. The literature review initially approaches the automotive sector with the argument of dispersion to new productive regions; and subsequently organizes research focused on automakers installed in the south fluminense region. Data collection was accomplished through semi-structured interviews between July 2016 and September 2017 with researchers from the automotive industry and practitioners. In the results are presented the contradictions in the rhetoric of the automakers, which outline the fiscal war directed by the foreign private capital, and situate the regional union in a weak condition in the course of the transformations in the automotive processes.

Keywords: fiscal war; labor union; flexible production; automotive industry.

Introdução

A região sul fluminense se destaca em mídia nacional como importante distrito industrial automotivo brasileiro (Lima, 2006). Pesquisas repercutem expectativas em regiões anfitriãs a partir dos investimentos nas últimas décadas (Ramalho & Santana, 2006) e são diversas as assertivas derivadas do otimismo causado pelo emprego em massa e pela tecnologia intensiva (Barros & Pedro, 2011). O presente artigo se insere no arcabouço das pesquisas em diferentes regiões que abordam produção flexível

nas montadoras (Ramalho & Rodrigues, 2010; Araújo, 2012).

O evento produção flexível é indissociável da dispersão da indústria automotiva nacional (Ramalho, Santana, & Maçaira, 2006). Sendo assim, a primeira parte da revisão da literatura problematiza como e quando surgiram no cenário automotivo regiões como o sul fluminense, Pernambuco e Bahia (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores [Anfavea], 2016) – concomitantemente com a dispersão internacional para países emergentes (Gastrow, 2012). Entender

escala e escopo na indústria é relevante no sentido de considerar pesquisas na Austrália, Coreia do Sul, China e leste europeu referentes às questões semelhantes na esfera do trabalho (Bolsmann, 2010; Lüthje, 2014; Waddington, 2015).

Com base em relatórios da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), dados conjunturais ajudam a desvelar pressões sobre trabalhadores sujeitos a contratos de prazos curtos e a incertezas em novas regiões produtivas (Lima, 2006; Neves, 2011). Esse argumento tem consonância com pesquisas em *greenfields* automotivos nas últimas décadas (Cimbalista, 2007; Franco, 2009; Garcia, 2010) e situa a produção flexível no sul fluminense em discussões noutros contextos.

A segunda parte da revisão da literatura aborda estudos na Peugeot Citroën e Volkswagen Caminhões e Ônibus (Francisco, 2006; Rodrigues & Ramalho, 2007), e levantamentos de investimentos e empregos que incluem as montadoras Nissan e Jaguar Land Rover (Firjan, 2013; Cluster Automotivo Sul Fluminense, 2013). À medida que sublinham a proeminente inserção do sul fluminense no mapa do capital migrante das montadoras (Santos, 2007), tais pesquisas são basilares na construção dos roteiros de entrevistas que guiaram a pesquisa de campo.

Dentre os temas que se destacam como os condicionantes do trabalho flexível, os roteiros aplicados junto a *experts* e praticantes fundamentam três categorias interligadas: a primeira se refere à retórica e mídia das montadoras (Lima, 2006; Ramalho & Santana, 2006); a segunda repercute da guerra fiscal desdobrada em meados dos anos 1990 (Prado & Cavalcanti, 2000; Rodrigues, Pontes, Ramalho, & Santana, 2007); a terceira aborda o sindicato regional no horizonte da dissolvência do trabalho (Bridi, 2007; Mello & Marx, 2016).

O artigo apresenta contribuição empírica para este debate ao realizar pesquisa qualitativa, entre julho de 2016 e setembro de 2017, focada nas montadoras do sul fluminense. Os atores selecionados representam institucionalidades locais (governo, empresa, sindicato, trabalhador) e permitem generalizações analíticas de categorias semelhantes a outros *greenfields* no Brasil e em países emergentes (Wad, 2005; Kuboniwa, 2009; Taniguti, 2010; Chung, 2015).

Os resultados mostram contradições na retórica das montadoras que delineiam a ampliação da guerra fiscal direcionada pelo capital privado e situam o sindicato regional em condição de enfraquecimento diante das transformações nos processos

automotivos. Ainda que demarque, sobretudo, contribuição empírica, o estudo no sul fluminense sugere reflexões sobre políticas públicas que desprivilegiam contrapartidas sociais e que pouco avançaram desde a inserção da região como destino dos investimentos externos.

Além desta breve introdução, o artigo está estruturado em quatro seções. Na segunda parte, a revisão da literatura reúne dados de contexto e pesquisas em montadoras no sul fluminense. Na terceira, são apresentados os procedimentos metodológicos incluindo a técnica de coleta, a seleção de sujeitos e o método de análise. Na quarta seção, os resultados estão divididos pelas categorias interligadas: mídia e retórica, guerra fiscal, e sindicato. E na última, a conclusão do artigo e apontamentos para estudos futuros.

Revisão da literatura

A dispersão da indústria automotiva: dados conjunturais e contextualização

O recorte geográfico no sul fluminense está informado por relatórios setoriais (Barros & Pedro, 2011; Coelho, 2012; Lima, 2015; Augusto Junior, Belzunces, Camargo, & Soares, 2015) da indústria automotiva que descrevem a dispersão das montadoras para regiões com baixos custos de produção, mercado consumidor e baixa regulação do trabalho. Fatores que se conjunham na produção flexível oriunda da década de 1990 (Prado & Cavalcanti, 2000), e, paralelamente ao transbordamento produtivo dos países centrais, ensejam análises sobre a formação do trabalho nos *greenfields*.

Em recente relatório setorial do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Lima (2015) compila taxas de produção veicular entre 2000 e 2013, realçando a diferença entre os índices de África, Oceania e América do Sul (superiores a 7%), e a União Europeia (negativo 0,1%). Com base nessa informação, o relatório reforça a estratégia das montadoras pautada no *marketing seeking* internacional; ao passo que são também discutidos problemas referentes ao trabalho flexível de base pós-*fordista* (Salerno, 1995; Ramalho & Santana, 2006).

Além do crescimento comparativo nas taxas de produção, políticas setoriais de incentivo também aparecem com destaque nos países periféricos. No caso do Brasil, sinalizam-se linhas de financiamento e empréstimos em moeda local a juros de longo prazo pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para montadoras (Barros & Pedro, 2011). Benefícios que

pesquisadores como Lima (2006) e Neves e Carvalho Neto (2007) questionam quanto aos *déficits* nas contrapartidas sociais, refletidos na baixa oferta de empregos diretos se considerados os incentivos, além dos baixos salários.

Questões referentes ao trabalho também aparecem no estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2016), sinalizando redução no número de vagas e pressões sobre os operários. Como processos são mais flexíveis, pesquisas no setor denunciam jornadas atípicas impostas nos planos laboral e discursivo nas montadoras (Anner, Greer, Hauptmeier, Lillie, & Winchester, 2014). Além disso, a comunicação de um cenário de maior concorrência mercadológica acaba naturalizando os métodos de trabalho intensificados sob o signo da produção *lean* (Araújo, 2012).

Dentre os índices que melhor representam a atual condição do setor, destacados pela CNI, estão os números decrescentes de homem-hora (HH), de emprego e capacidade instalada entre 2013 e 2016. Esses números convergem para o argumento de pesquisadores da indústria que mostram correlação estatística entre produção flexível e barateamento de custos operacionais (Magnani & Prentice, 2010; Bengtsson, 2014). Igualmente, concordam com pesquisas sobre a flexibilidade no sul fluminense, caracterizada no estudo de Nascimento e Segre (2009).

No plano discursivo, tal cenário tem pavimentado jargões *pivotaís* da indústria no tocante à flexibilidade como emblema de paradigma industrial (Salerno, 1995). Em países emergentes essa premissa tem constrangido trabalhadores cada vez mais submetidos a práticas de *layoffs*, menores salários e aplicação de contratos temporários (Neves, 2011). Fatos coincidentes com os registros de diversas pesquisas em fábricas flexíveis no sul fluminense (Francisco, 2006) e em outros novos distritos industriais automotivos brasileiros.

A interiorização das fábricas em território nacional foi destacada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea, 2016). A publicação grifa o discurso das montadoras no desenvolvimento econômico em localidades menos favorecidas e fomento industrial. No sul-fluminense, inclusive, pesquisas abordaram a repercussão na mídia local do otimismo e de expectativas nos investimentos externos (Lima, 2006).

Esse argumento do capital migrante das montadoras acaba secundarizando efeitos negativos de hibridismos aplicados ao trabalho industrial reestruturado (Araújo, 2012; Soares, 2013). A racionalidade pós-*fordista* tem repercutido produção de subjetividades no trabalhador rotativo (Cimbalista, 2007), problemas de natureza global-local na rotina de trabalho (Franco, 2009; Garcia, 2010) e de desagregação política do operariado (Bridi, 2007).

A Figura 1 destaca o Rio de Janeiro e demais novas regiões produtivas, onde estudos locais destacam efeitos da produção flexível. Outro importante aspecto dessa ilustração diz respeito às disputas entre estados brasileiros pelo capital das montadoras, discutidas amplamente pela literatura de guerra fiscal no setor automotivo (Arbix, 2002).

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) trata da dispersão da indústria com o argumento da globalização de plataformas (Augusto Junior et al., 2015). Essa estratégia resulta em consórcios modulares entre fornecedores, experimentados na região sul fluminense a partir do aumento de terceirizados ou subcontratados (Ramalho & Santana, 2006; Mello & Marx, 2016). A fragmentação do trabalho em módulos, ainda que tratada como avanço de sistemas de produção, significa também a desterritorialidade de fábricas que migram mais rapidamente para regiões que reúnem benefícios fiscais e menores custos.

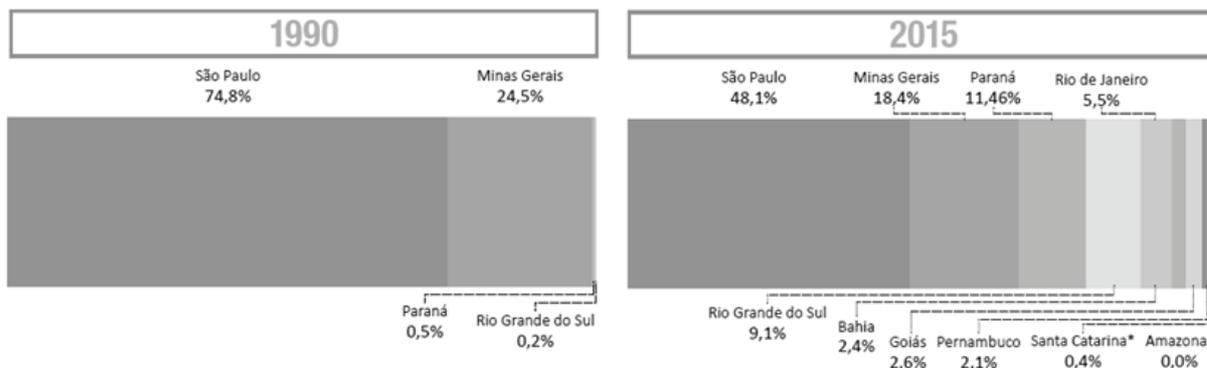


Figura 1. Distribuição espacial da produção automotiva no Brasil em 1990 e 2015. Fonte: Anfavea (2016, p. 58).

Assim, relatórios destacados na contextualização tratam da relação entre produção flexível e a instalação de montadoras tanto em países emergentes como em *greenfields* brasileiros. O estudo no sul fluminense está informado sobre o cenário de dispersão da indústria e integra o conjunto de análises críticas sobre o engessamento dos sindicatos e maior desregulamentação do trabalho em fábricas enxutas recentes (Pulignano, Gervasi, & Franceschi, 2016; Ramalho, Rodrigues, & Conceição, 2009).

Pesquisas qualitativas correlatas estudam motivos que levaram ao regionalismo na China da produção automotiva (Lüthje, 2014); ao fracasso institucional de sindicatos na África do Sul (Bolsmann, 2010); à fragmentação das centrais sindicais no leste europeu (Drahokoupil, Myant, & Domonkos, 2016); ampliação do trabalho *part-time* na Coreia do Sul (Aelim, 2011; Waddington, 2015); demissões em massa na Austrália (Anaf, Newman, Baum, Ziersch, & Jolley, 2012), e no Brasil ameaças de gerentes com argumento da escassez de vagas nas montadoras (Anner et al., 2014).

Temas relacionados aos fenômenos no sul fluminense e que, nessa investigação, delineiam condicionantes da produção flexível. Foram reunidos a seguir estudos feitos no sul fluminense em meados dos anos 2000 que descrevem mudanças socioeconômicas na região, bem como os fatores que circunscrevem o recebimento dos investimentos externos no setor automotivo.

Montadoras no sul fluminense: conjuntura da flexibilidade no trabalho

Estudos sobre transformações econômicas do sul fluminense a partir dos investimentos no setor automotivo são contados em profusão no início dos anos 2000. É possível citar Santos (2007), quando analisa a importância econômica que assumiu contornos nítidos ao longo dos últimos anos no contexto brasileiro. Ou Rodrigues e Ramalho (2007), ao abordar o significado simbólico da Volkswagen e Peugeot Citroën em situar a região no mapa das montadoras.

Também com análise de contexto, Lima (2006) pauta eventos que ocorreram em distritos industriais brasileiros inaugurados a partir de meados de 1990, ou seja: os incentivos fiscais, o diferimento de impostos, facilitação de créditos, provisão de obras de infraestrutura e doações governamentais. O autor, entretanto, é crítico quanto às expectativas criadas, principalmente a qualidade e quantidade de cargos criados, que manteve a parcela economicamente ativa (entre 20 e 34 anos) praticamente excluída das montadoras.

As contradições entre os investimentos e retornos sociais foram suplantadas pela retórica do desenvolvimento regional – como também aponta Lima (2006) ao descrever a repercussão midiática da região nos jornais de maior circulação nos anos 2000. Mais especificamente, a projeção do município de Porto Real como recebedor de vultosos investimentos, não apenas no setor automotivo, como também na fabricação de vidros por intermédio da Guardian.

O crescimento econômico em ritmo intenso da região caracterizou o fenômeno que Santos (2007) definiu como uma matriz, tanto discursiva como factual, aglutinadora e recriadora das relações sociopolíticas. Dados comparativos do produto interno bruto municipal entre os anos de 1996 e 1999 indicaram como as variações na arrecadação de Resende e Porto Real ficaram muito acima de localidades limítrofes, como Itatiaia e Quatis (Ramalho & Santana, 2006). Esse cenário, no entanto, quando analisado pela lente da sociologia do trabalho, foi direcionado a estruturar cadeias produtivas predispostas a flexibilizar processos e relações com empregados (Santos, 2007; Rodrigues & Ramalho, 2007).

Na busca por obter vantagens competitivas, a reespecialização regional passou a constituir importante estratégia na redução dos custos, principalmente no que diz respeito aos salários mais baixos (Rodrigues & Ramalho, 2007). O contraponto no âmbito da retórica, entre mídia e fenômenos microsociais no nível de trabalho, tem ditado o tom de grande parte dos estudos sobre novos distritos industriais automotivos e também é central na análise do sul fluminense.

Em pesquisa na PSA Peugeot Citroën, em Porto Real, Ramalho et al. (2006) problematizam como o emprego no sul fluminense foi transformado em barganha, na medida em que a montadora o utiliza como mecanismo para pressionar os trabalhadores. Esse artifício foi analisado pelos pesquisadores paralelamente aos privilégios fiscais, infraestrutura ofertada e, como comentam Rodrigues e Ramalho (2007), à prática de baixos salários. Os autores também relatam hibridismos de práticas gerenciais que repetem métodos *fordistas* autoritários.

Análise similar sobre o sistema de produção foi realizada por Ramalho et al. (2006) ao descrever um processo flexível apoiado na inexperiência operacional, à medida que a cobrança por produtividade não atribui participação aos trabalhadores. Ritos de eficiência reforçam as marcas discursivas que caracterizam o *management* das montadoras, e que no sul fluminense são amplificados às custas de menor barganha na relação entre o capital e trabalho (Santos, 2007).

Na Volkswagen de Resende, Ramalho e Santana (2006) levantam outra característica que permite identificar pressão sobre os trabalhadores; neste caso, na concepção de produção em consórcio modular. A produção dividida em módulos impõe restrições ao sindicato regional por meio de arranjo diferenciado entre empresas, que resulta em isolamento da representação trabalhista. Nesse sentido, Francisco (2006) indica constrangimentos imiscuídos nas relações interpessoais e políticas corporativas que dispensam os instrumentos institucionais.

O sindicato com subsede em Resende passou a lidar com profissionais experimentados em dissídios coletivos; além da incipiência em negociações com empresas do setor automotivo. A questão sindical tem sido colocada em praticamente todas as investigações no sul fluminense, e, não raro, aludindo à ausência de participação (Rodrigues et al., 2007), assimetria na relação entre capital e trabalho (Santos, 2007), e articulação trabalhista impotente (Ramalho et al., 2006).

Outro assunto recorrente trata de políticas de incentivos (Francisco, 2006). A guerra fiscal tem sido discutida desde meados dos anos 1990, justamente com a interiorização das fábricas para outras regiões produtivas (Prado & Cavalcanti, 2000). Dados coletados por Ramalho et al. (2006) ilustram a participação do próprio estado do Rio de Janeiro como sócio em cerca de 32% em montadora francesa, além de empréstimos por parte do BNDES.

Guerra fiscal consta em estudos no sul fluminense renomeada como políticas de benefícios (Francisco, 2006), intensa disputa (Ramalho & Santana, 2006), polpudos incentivos (Lima, 2006) ou incentivos fiscais (Rodrigues et al., 2007), e é basilar na explicação das mudanças de caráter sociopolítico rebocadas pelas montadoras. A ausência de política industrial centrada no governo federal descortinou a corrida afoita dos estados pela atração de investimentos, sem pautar as contrapartidas ao financiamento público, inclusive no aspecto trabalhista.

Por isso batalhas fiscais entre os estados e o engessamento dos sindicatos regionais foram destacados como categorias de um arranjo produtivo que Lima (2006) definiu como rede de produção flexível local. Embora a região apresente alguma singularidade quanto à localização e acesso, a conformação das condições de trabalho se encaixa no padrão geral da flexibilidade que caracterizou o regime automotivo do pós-1990 (Ramalho & Santana, 2006).

O estado do Rio de Janeiro responde atualmente por 5,5% da produção veicular nacional (Anfavea,

2016). Esse é o quinto maior resultado entre as regiões brasileiras e posiciona o sul fluminense entre as regiões que mais receberam investimentos nos anos 2000 – além dos Estados das regiões Norte e Nordeste. Essas informações estão no comparativo entre os anos de 1990 e 2015 da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.

Dados da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan, 2013) mostram que as fábricas da Peugeot-Citroën, MAN e Nissan operavam, já em 2013, com quase 12.100 empregados, somando 15 mil pessoas se incluídos os fornecedores. A Tabela 1 abrange dados institucionais, inclusive com a britânica Jaguar Land Rover, que iniciou operações em 2015 (Institucional Jaguar Land Rover, 2016).

Tabela 1. Dados institucionais das montadoras instaladas no sul fluminense.

Montadora	País de origem	Número de trabalhadores	Investimento 2012 – 2016 (Bilhões de reais)	Ano de <i>Startup</i>
Land Rover	Inglaterra	400*	0,75*	2016
MAN	Alemanha	4.500	1,0	2009**
Nissan	Japão	1.800	2,6	2014
Peugeot-Citroen	França	4.300	1,7	2001

Fonte: Institucional MAN (2016), Institucional Nissan (2016), Institucional Peugeot Citroen (2016), Institucional Land Rover (2016), Cluster automotivo do sul fluminense (2013) e Firjan (2013). *Os dados de investimento e número de trabalhadores da Jaguar Land Rover são preliminares e podem ter evoluído até o presente momento. **O ano de *startup* informado na *website* da montadora MAN leva em conta as instalações da Volkswagen Caminhões e Ônibus, desde o ano de 1996.

Ainda segundo a Firjan (2013), quando comparada com outras regiões, o sul fluminense supera a região metropolitana de Curitiba, no Paraná (11 mil trabalhadores), e Camaçari, na Bahia (8.500). Os investimentos na ordem de 7,3 bilhões de reais entre 2012 e 2015 (Firjan, 2013; Anfavea, 2016), dão pistas sobre o crescimento na arrecadação, já identificado por pesquisadores no início da década.

Os destaques atribuídos ao sul fluminense são o escoamento de produção (Paula, 2015) e a tradição metalúrgica da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda (Alvarez, 2004). Apesar das vantagens, Ramalho e Santana (2006) advertem que irrisórios foram os resultados em melhorias das condições de trabalho. O caso do sul fluminense tem servido para sublinhar o trabalho inseguro em fábricas que nasceram flexíveis (Ramalho et al., 2006). Como analisa Francisco (2006), as taxas de desemprego e o perfil do trabalhador facilitaram a aplicação quase irrestrita da flexibilidade no trabalho.

Pesquisas subsequentes nos anos 2000, como a de Nascimento e Segre (2009), mencionam salários mais baixos e existência de sindicato inexperiente no setor automotivo. A seguir, três temas foram selecionados como condicionantes da produção flexível após quase duas décadas desde as primeiras

fábricas no sul fluminense: a mídia, ou retórica dos investimentos; a guerra fiscal; e o papel do sindicato. Tais dimensões também configuram as categorias analíticas que orientam a coleta de dados junto aos sujeitos de pesquisa.

Procedimentos metodológicos

A pesquisa qualitativa em unidades temáticas depende fundamentalmente da revisão de literatura (Bardin, 2011). O texto é organizado em categorias analíticas que, sugestivamente, definem a pesquisa como categorial. Assim, dos temas tratados em duas seções de discussões teóricas, são três as categorias que se interligam como condicionantes da produção flexível no sul fluminense: a mídia ou retórica das montadoras, a guerra fiscal, e o papel dos sindicatos regionais. Estes são assuntos recorrentes e que oportunizam contribuição empírica.

O Tabela 2 resume os perfis profissionais dos entrevistados e o registro das conversas nas respectivas datas. Os entrevistados foram previamente avisados da gravação das entrevistas e concordaram com a assinatura de um termo de consentimento. Esses requisitos da pesquisa qualitativa seguem recomendações de Roesch e Fernandes (2007) como meios para garantir, ao mesmo tempo, a idoneidade e a confidencialidade dos dados levantados.

Tabela 2. Descrição dos entrevistados em pesquisa de campo.

Entrevista	Perfil profissional	Data
Pesquisador 1	Pesquisador do IPEA; Diretoria de Estudos Setoriais	20/07/16
Pesquisadora 2	Pesquisadora do IPEA; Diretoria de Estudos Setoriais	20/07/16
Gerente 1	Gerente de Recursos Humanos em montadoras japonesa e alemã	27/07/16
Diretor 1	Diretor de Riscos e <i>Compliance</i> em montadora francesa	02/09/16
Pesquisador 3	Pesquisador do BNDES; Departamento de Indústrias Metal-Mecânica	31/10/16
Diretora 2	Diretora do sindicato regional dos trabalhadores das montadoras	04/09/17
Supervisor 1	Supervisor de linha de produção em montadoras francesa e japonesa	14/09/17
Secretária 1	Secretária de Renda, Emprego e Desenvolvimento em município da região	29/09/17

Fonte: Elaborado pelos autores.

A entrevista semiaberta aplicada como a técnica de coleta (Vergara, 2009) foi construída a partir relatórios e pesquisas no setor automotivo no que se refere a: dados sobre a dispersão da indústria automotiva (Lima, 2015; Anfavea, 2016); tópicos sobre condições e expectativas de trabalho em regiões anfitriãs das montadoras (Bolsmann, 2010; Anaf et al., 2012; Anner et al., 2014; Chung, 2015); e na terceira parte, questões centradas no sul fluminense: infraestrutura, investimento, emprego e

sindicato (Cluster Automotivo Sul Fluminense, 2013).

A análise de conteúdo categorial, conforme sistematizam Bauer (2002) e Flick (2004), fica representada por códigos que, por se repetirem de forma sistemática em determinada unidade temática, sugerem eixos analíticos para novas pesquisas. Assim, a pesquisa incluiu atores que representam as institucionalidades locais (governo, empresa, sindicato, trabalho) para discutir fenômeno com projeção semelhante em outros *greenfields* no Brasil – Juiz de Fora, Camaçari, Indaiatuba e adjacências de Curitiba (Neves & Carvalho Neto, 2007; Bridi, 2007; Franco, 2009; Taniguti, 2010) – e em países emergentes, como Rússia, Índia e Malásia (Wad, 2005; Kuboniwa, 2009; Chung, 2015).

A coleta de dados por meio de roteiros fundamentados na revisão de literatura possibilita, na pesquisa, analisar transcrições das entrevistas com referência em estudos no mesmo recorte histórico. Ou seja, operações das montadoras que seguem lógica similar quanto aos benefícios fiscais, desmobilização da representação trabalhista e retórica de otimismo que constituem as categorias temáticas por meio das quais foram problematizadas as condicionantes da produção flexível no sul fluminense.

Os respondentes nomeados Pesquisador 1 e Pesquisadora 2 estão lotados na Diretoria de Estudos Setoriais do Ipea, com importantes publicações sobre retornos sociais e retenção de tecnologias no setor automotivo. O Pesquisador 3 tem coautoria em estudos do BNDES sobre transformações no setor automotivo e financiamentos de projetos na indústria automotiva. A Gerente 1 e o Diretor 1 são considerados como praticantes com experiência em montadoras e atuam no grupo de assuntos estratégicos conhecido como Cluster Automotivo.

As entrevistas com Supervisor 1, Secretária 1 e Diretora 2 compõem o percurso da etapa de campo da pesquisa no sul fluminense. O Supervisor 1 tem experiências em duas montadoras e atua diretamente no sistema de produção automotivo. A Secretária 1 acumula pasta de Renda, Emprego e Desenvolvimento em município anfitrião de montadora, e Diretora 2 representa o sindicato regional com sede em Volta Redonda e subsele em Resende. As condicionantes da produção flexível, portanto, foram problematizadas com a abordagem a múltiplos atores.

Em média, as entrevistas tiveram uma hora de duração e, no caso do Pesquisador 3, fora acompanhada por uma pessoa da área de Comunicações do BNDES. O Diretor 1 optou por realizar a entrevista nas instalações da montadora,

cujo acesso foi obtido na área de Recursos Humanos. A Gerente 1 e Supervisor 1 foram entrevistados fora do horário de expediente. Os Pesquisadores 1 e 2 foram entrevistados no endereço institucional após detalhamento feito por correio eletrônico. O Diretor 2 concedeu entrevista na sede do sindicato, em Volta Redonda; e a Secretária 1 nas instalações da secretaria municipal.

Resultados e análise

Trechos literais das entrevistas foram ordenados de acordo com a discussão das categorias. Cabe ressaltar a convergência nas respostas sobre a importância econômica das montadoras. Outro aspecto recorrente foi a citação da guerra fiscal como um fato histórico – lembrada com frequência como a precursora da indústria tal como se apresenta. Também a ênfase nos limites de interferência sindical como condição estratégica, equivalente à cadeia de suprimento e vias de escoamento da produção na região.

Retórica e mídia

A importância das montadoras no produto interno industrial foi lembrada com recorrência. Essa lembrança nas entrevistas carrega, além de elemento factual, o *lobby* que tal setor exerce historicamente sobre políticas econômicas. A Pesquisadora 2 comenta: “Esse setor pega muito [dinheiro]. A renúncia fiscal é de 70 a 80 por cento para petróleo e automobilística”. Em face do discurso acoplado às montadoras, a entrevistada também aborda o caráter simbólico que julga ser o motivo para a obtenção de tais privilégios:

Quanto dinheiro eles estão pegando? O que eles estão fazendo com isso? [...] Há esse caráter simbólico de: “Não podemos tirar os incentivos das montadoras, porque elas são a indústria que mais emprega no país”. Ou: “Não podemos tirar a receita...” Eu vejo isso (Pesquisadora 2).

Pesquisas em *greenfields* automotivos dão eco aos questionamentos quanto às defasagens nos benefícios sociais que deveriam vir a reboque dos financiamentos e/ou renúncias fiscais (Franco, 2009). Esse aspecto foi abordado no sul fluminense por Lima (2006), na exclusão de trabalhadores da região. A Gerente 1 comenta que: “[...] se identifica um monte de pessoas de São Paulo em melhor posição”. Também chama de privilegiadas as pessoas da localidade que ocupam funções de destaque e analisa as contrapartidas sociais conforme segue:

Fiz um projeto e coloquei nas mãos do BNDES, e como moradora do sul-fluminense posso dizer que projeto não saiu até hoje. A empresa até já se pagou.

O investimento que foi feito já se pagou. Provavelmente ela tem uma dívida lá com o BNDES, mas o social, para região de Itatiaia e do sul-fluminense ainda não foi feito até hoje. Quando você vai ao banco para pegar um empréstimo, olham até a sua alma, está faltando então olhar a alma da empresa! (Gerente 1).

A categoria definida como retórica e mídia atenta para contradições, no *locus* microssocial, em relação às assertivas ligadas à indústria automotiva. Essas assertivas demarcam o discurso sugerido no comentário do Diretor 1: “[...] quando se sabe que vem a montadora, o prefeito pensa: ‘Isso vai gerar impostos; o município vai enriquecer’”. Também na fala do Pesquisador 3, que recupera a retórica do: “Encadeamento produtivo que a indústria gera é muito grande!”. A retórica da produção de riquezas polariza com o quadro de *déficits* sociais na região.

A resposta do Diretor 1 sobre compensações frente aos incentivos fiscais concedidos para a atração dos investimentos é sucinta e convergiu para o panorama de dispersão internacional apresentado por Lima (2015). A palavra usada para se referir ao contexto é ‘cruel’; da sua fala é possível depreender a predominância do econômico privado em relação ao desenvolvimento regional. Tal condição é definida como sentido natural da produção internacional automotiva:

Isso foi uma questão essencialmente econômica. Os mercados tradicionais estão mais saturados, e então agora são: China, Índia e toda aquela parte ali... E a América Latina, do México pra baixo há um excelente mercado. E aí tem que ser cruel né: não vieram aqui para desenvolver a região, vieram para ganhar dinheiro! (Diretor 1).

A análise do Pesquisador 1 tem consonância no tocante à repetição do modelo de produção flexível nos países emergentes: “A estratégia [das montadoras] é global; não é brasileira, e é o mesmo modelo”. Como explicam Ramalho et al. (2006), trata-se de um modelo que nasce flexível nos anos 1990, tanto no sul fluminense, como outros *greenfields*. Ao passo que permitiu a maximização dos investimentos, não teve como exigência as contrapartidas de política industrial efetiva. Esse ponto foi assinalado pelo Pesquisador 1:

Aqui no Brasil tem uma coisa que em política pública é um palavrão que se chama contrapartida. Você exigir contrapartida de uma empresa é palavrão [...] A gente tem dados de transferência de dinheiro do BNDES para inovação e quase tudo é automotivo! [Porém] Quase tudo é *facelifting*... Lançamento de veículo novo?! Não. Não há transbordamento nem transferência de tecnologia (Pesquisador 1).

É possível realçar desses relatos o projeto deficitário de política industrial que fica, de certa forma, velado no otimismo midiático que constataam pesquisadores como Lima (2006). Além dos aspectos políticos e econômicos, materializados nas citações a contrapartidas e linhas de financiamento público, outro aspecto retórico é ao caráter paradigmático automotivo (Salerno, 1995). O *glamour* das montadoras foi sublinhado essencialmente pelos praticantes:

A indústria automotiva é uma indústria *glamourizada*. Envolve um glamour você ter pertencido à indústria automotiva. Isso não acontece em outras empresas [...] As pessoas dizem: “Nossa”. São empresas que têm um *branding* forte e que oferece um *employer branding*. Pessoas se sentem atraídas em ir para aquele lugar (Gerente 1).

O elemento intangível retórico das montadoras é associado às marcas (*branding*) e o poder eventual de atração sobre os profissionais da região. A Gerente 1 acrescenta outro comentário sobre essa condição: “Quando um estagiário da região recebe um convite ‘by Peugeot’ ele não vai pensar duas vezes”. A respondente faz referência à decisão entre trabalhar na montadora ou em multinacional de vidros planos, também instalada em Porto Real. Semelhantemente, ao ser questionado sobre expectativas no trabalho no sul fluminense, o Diretor 1 relata:

Hoje em Itaiaia e Resende, o sonho de todas as pessoas é trabalhar na Nissan, Land Rover, numa PSA [...] Imagine só: “Eu sou engenheiro da PSA...” Na sociedade isso tem impacto forte. Eu vi isso quando as empresas chegaram aqui na região. Pessoas comentam quando alguém consegue emprego na PSA; o mesmo aconteceu com a Nissan e agora tem ocorrido com a Land Rover. Imagina só a repercussão disso dentro de uma cidade pequena? (Diretor 1).

O apelo das marcas em conjunto com a ideal de sonho, complementam a categoria retórica e mídia que, entre todos os atores, é pujante no tocante ao poder público municipal. Durante entrevista, a Secretária 1 realça o poder simbólico que trabalhar em montadora desperta entre os munícipes que procuram a secretaria municipal em busca de empregos. Além da economia do município, destacam-se também os impactos das montadoras em características intangíveis nos entremeios sociais que surgem, por exemplo, a partir de uniformes e crachás:

Eles veem a montadora como algo assim meio surreal, sabe? Algo que julgam como a resolução de todos os problemas: “Se eu consigo um emprego ali, eu resolvo todos os problemas da vida”. 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 (Secretária 1).

A Tabela 3 apresenta a síntese da coleta de dados. No sentido de desvelar contradições da dispersão da produção flexível foram abordadas a ausência de política industrial efetiva, de contrapartidas sociais, e o caráter simbólico acoplado às montadoras. Tais aspectos aparecem como marca do discurso cujos elementos podem ser questionados a partir de eventos relatados nas entrevistas com os atores selecionados no sul-fluminense.

Tabela 3. Síntese da categoria retórica e mídia

	Marca discursiva	Jargões do discurso	Contrapontos nas entrevistas
	Emprego de massa e investimento (Anfavea, 2016)	Indústria que mais emprega no país... Não podemos tirar a receita (Pesquisadora 2).	Pessoas de São Paulo ocupam melhores posições [...] o social não foi feito até hoje (Gerente 1).
Mídia e Discurso	Produção de riquezas e desenvolvimento (Barros & Pedro, 2011)	O encadeamento produtivo que essa indústria gera é muito grande (Pesquisador 3).	Tem que ser cruel: não vieram aqui para desenvolver a região, vieram aqui para se ganhar dinheiro! (Diretor 1).
	Indústria dos sonhos e realização profissional (Ramalho & Santana, 2006)	Eles veem a montadora como algo assim meio surreal, entende? [...] A gente até brinca (risos) (Secretária 1).	É uma indústria <i>glamourizada</i> [...] isso não acontece com outras empresas (Gerente 1).

Fonte: Elaborado pelos autores.

Como analisa Salerno (1995), jargões da produção flexível são tidos como inquestionáveis ou bens comuns. Na pesquisa de campo, porém, a noção de emprego em massa, de empresa dos sonhos e desenvolvimento regional encontram contrapontos importantes nos relatos de pesquisadores e praticantes e indicam questionamentos ao modelo até então paradigmático de flexibilidade pós-*fordista*. Estudos sobre a guerra fiscal tratam dessas nuances e compõem a categoria a seguir.

Guerra fiscal

A guerra fiscal surge no roteiro de entrevistas com a ênfase em dados sobre dispersão das montadoras: tanto para fora dos países de vanguarda tecnológica como na interiorização de montadoras para estados brasileiros sem tradição industrial (Lima, 2015; Anfavea, 2016). Foi possível depreender das entrevistas que as disputas pelos investimentos das montadoras conservaram, desde as primeiras batalhas, a assimetria entre o capital privado e poder público local. O Diretor 1 coloca essa questão da seguinte forma:

[O município] Resende fez uma proposta irrecusável. Outros municípios começam a concorrer por fornecedores, e em outro momento a empresa francesa, PSA Peugeot Citroen, também escolhe essa região. Claro, existe todo um lado político, o lado da negociação [...] Tudo que você souber do sul-fluminense se aplica perfeitamente em todas as regiões, pode ficar tranquilo (Diretor 1).

O Diretor 1 sugere iniciativas de ‘todas as regiões’ e escolha das montadoras mediante as propostas irrecusáveis. Dois elementos desse fragmento da entrevista retomam a literatura da guerra fiscal: o caso pode ser ampliado para análise das demais regiões (Ramalho & Santana, 2006); a discricionariedade denota o ‘lado político’ pejorativo, visto que não há centralidade institucional no governo federal (Prado & Cavalcanti, 2000). O Diretor 1 relata ter participado das negociações entre montadora francesa e políticos na decisão que definiu como escolha.

Pesquisas compiladas para referenciar a construção do roteiro das entrevistas indicam uma série de vantagens que favorecem a região sul fluminense: localização, e fatores mão-de-obra e volume de emplacamentos (Paula, 2015; Rodrigues et al., 2007). Esses critérios, entretanto, possuem peso relativo menor que a oferta de incentivos fiscais. O Pesquisador 1 comenta que “[montadoras] não pagam IPTU, ICMS, e ainda têm dinheiro do BNDES para as fábricas”. Complementarmente, a Gerente 1 e o Supervisor 1 contextualizam:

O governo do Rio começou com a isenção de impostos, né. Eu questiono se deveria ter sido feito em 100%, entendeu? Olha o estado do Rio hoje, faliu! Será que essas empresas todas que entraram... O capital estrangeiro... Se esse dinheiro tivesse vindo também de fora, se tivessem reduzido os incentivos, será que a gente estaria na situação que está hoje? [...] Começou um governo querendo aparecer mais que o outro, um governo querendo oferecer mais isenções que o outro... (Gerente 1).
Eu vejo governos oferecendo muita isenção de impostos, e até mesmo o estudo das empresas que procuram regiões [...] Acontece o fato de que as empresas chegam e ficam por um período, porque recebem as isenções, e quando chega perto de vencer, quando ela vai começar a pagar impostos, acontece de mudar para outras regiões que oferecem os mesmos benefícios. Eu consigo fazer essa análise... (Supervisor 1).

A análise da Gerente 1 remete a Ramalho et al. (2006) quando grifam o Rio de Janeiro como protagonista da guerra fiscal com participação acionária de 32% no montante de montadora francesa na região sul fluminense. Igualmente, recupera os desmedidos esforços do estado na

concorrência por investimentos externos (Prado & Cavalcanti, 2000). O cenário econômico vigente enseja na respondente uma reflexão sobre as tratativas dos incentivos que, em sua opinião, ajudam a explicar a falência das finanças do estado.

Em análise sobre critérios para financiamentos públicos e privilégios fiscais a montadoras, o Pesquisador 3 alinha-se à análise do Supervisor 1 em relação às transformações no processo automotivo, que migra com maior velocidade: “As montadoras podem fazer isso no Brasil, no México... Onde ela vai decidir fazer?”. Ao exemplificar a montadora Jeep, que recentemente instalou a fábrica em Pernambuco, o pesquisador comenta sobre processos pós-*fordistas*, mais tecnológicos e móveis, que desequilibram as negociações entre montadoras e governos locais.

O resultado tem sido a conformação de políticas públicas em disputas sem retornos sociais conquistados, retenção tecnológica, ou efetivo incremento industrial nas localidades anfitriãs. Esses problemas são apontados em *greenfields* no sentido do desequilíbrio na relação capital-trabalho (Santos, 2007). Em um cenário de concorrência pelo capital migrante das montadoras (Araújo, 2012) tem ocorrido uma exaltação da retórica midiática – como já destacada – que, ‘no fundo’, tende a não se sustentar em análise criteriosa:

No fundo, pode acontecer de que estão pegando muito dinheiro público, defendendo um monte de coisas nos jornais, e não estão pagando o pato, né. Ou pode estar até demitindo as pessoas... É importante comparar o discurso oficial com os dados históricos (Pesquisadora 2).

Como analisa o Pesquisador 3, não obstante a guerra fiscal ter como uma prerrogativa para o financiamento público o enraizamento de tecnologias das matrizes, essa decisão, na prática, tem ficado com as montadoras. Admite também que os resultados poderiam ser diferentes se os *players* não fossem multinacionais poderosas, que definem as regras dos investimentos. No fragmento da entrevista destacado a seguir, o pesquisador aborda aspectos desse tema:

A gente pensa: “Poxa, projetos no Brasil poderiam ser maiores, mais desafiadores, poderíamos fazer veículos mais complexos”. Isso num plano ideal. Por outro lado, a gente lida com indústria global, e que torna muitas vezes esse tipo de coisa ideal – do ponto de políticas públicas – inviável [...] Muito difícil que a Volkswagen decida descentralizar o que tem maior valor dentro do projeto do carro [...] O fato de ser um setor dominado por multinacionais impõe limitações a esse tipo de coisas [...] No caso do Brasil a gente não conta com isso, conta com a Agrale, né,

que tem um porte pequeno, com outras iniciativas de capital nacional [...] Não tem como! [...] Muitas vezes a decisão, por mais que a gente queira, de fechar o projeto, de tocar o projeto, ela é da montadora (Pesquisador 3).

O comentário do Pesquisador 3 localiza o fenômeno guerra fiscal na conjuntura de política industrial. A produção flexível conta, concomitantemente, com isenções fiscais municipais e subsídios em moeda local com 'limitações impostas' pelas montadoras. Conforme revisão de literatura, as repostas são coerentes com a intensa disputa, os polpudos incentivos e a política de benefícios (Lima, 2006; Rodrigues et al., 2007). A Figura 2 apresenta a guerra fiscal com barganhas entre montadoras e governos, uma vez que ambos são implicados tanto na disputa pelo capital privado quanto nos desdobramentos sociais.

O emprego de massa tem sido historicamente um importante apelo da indústria automotiva. Contrapontos foram sinalizados nas contrapartidas sociais; entretanto, questões referentes ao trabalho têm recaído especialmente nos sindicatos regionais. Visto que esse tema aparece em praticamente todas as pesquisas já realizadas no sul fluminense, especial atenção foi dedicada na última parte das entrevistas, incluindo aspectos específicos da região.

Sindicato

O Pesquisador 1 aborda sindicatos dentro do evento histórico que ficou conhecido como a fuga do ABC. A análise coincide com estudos de outros pesquisadores, como Taniguti (2010), ao traçar paralelos entre condições de trabalho em regiões sem tradição industrial e outras que contam com maior pressão sindical. Ao falar de institucionalidades que configuram o trabalho nos

novos distritos industriais automotivos, o Pesquisador 1 chama a atenção para outro ponto que ajuda a explicar dificuldades de articulações no sentido da representação trabalhista:

Você está trazendo para a indústria automobilística, cada vez mais, um modelo de *branding company*. Na informática isso existe há muito tempo [...] Isso tem um impacto enorme nas relações de trabalho. Pode ser chamada de uma produção desterritorializada, ou pós-*toyotismo* (Pesquisador 1).

Assim, além dos privilégios fiscais, dos menores salários e mão-de-obra incipiente na rotina industrial, o elemento arranjo produtivo apresenta-se na pauta das transformações nas relações de trabalho. Nesse sentido, demandas da produção flexível, progressivamente, têm se orientado mais pela possibilidade de desagregar a representação trabalhista – dados os ganhos com o passivo das negociações coletivas – do que propriamente pela possibilidade de alocar a então tradicional e extensa cadeia produtiva (*fordista* ou pós-*fordista*). A Diretora 2 aborda a desagregação da representação no horizonte das mudanças na lei trabalhista:

Hoje, ainda mais com essas mudanças todas que estão acontecendo, o sindicato terá que estudar mais as possibilidades das negociações porque ficou muito mais difícil [...] O funcionário diretamente com o empregador não tem essa força, e ele não vai conseguir fazer isso [...] A própria contribuição sindical, o imposto sindical acabou com a nova lei. Então os sindicatos terão que se reorganizar [...] Se você pegar um sindicato pequeno, tende mesmo a morrer! Tende a acabar o sindicato. É isso que eu estou falando: a mudança da lei é para ser benéfica ao país? Ou para ser benéfica a uma parte do Brasil? (Diretora 2).

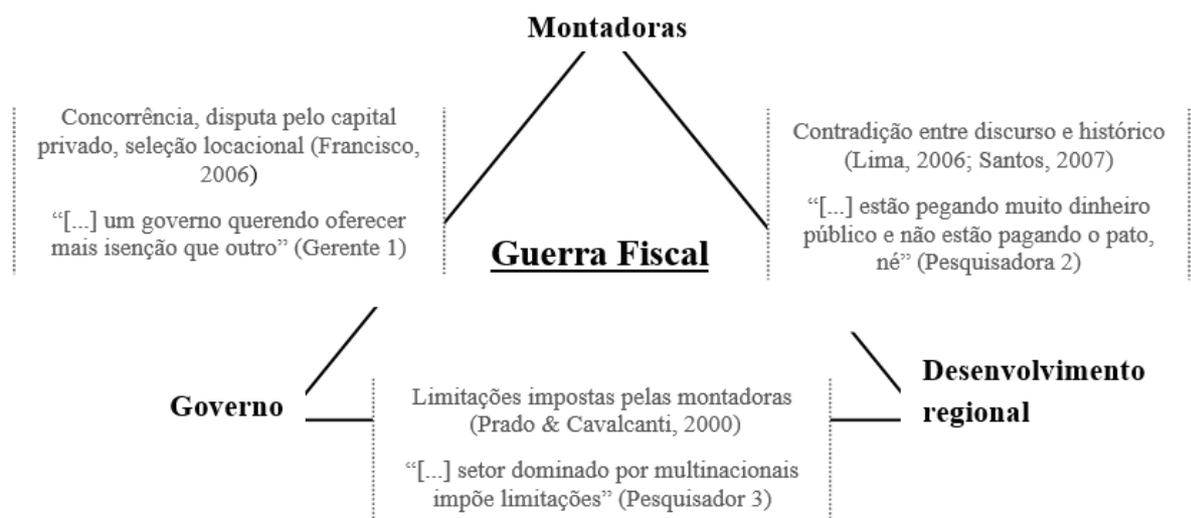


Figura 2. Síntese da categoria guerra fiscal. Fonte: Elaborado pelos autores.

Um exemplo da influência do sindicato sobre a decisão locacional foi detalhado pelo Pesquisador 3 na escolha de Pernambuco. A ‘força do sindicato’ é realçada como fator mais importante que abastecimento de produção ou fornecedores. Trata-se, em suas palavras, de uma tendência sem reversão na fase recente da indústria automotiva nacional. Igualmente, converge para a resposta do Pesquisador 1 no tocante ao pós-*toyotismo*, uma vez que o peso da cadeia de produção é relativizado mediante aos ganhos com força de trabalho:

Três fatores têm sido importantes no processo de desconcentração: custo de mão-de-obra, incentivo fiscal e força do sindicato; se avaliar os últimos investimentos dessas grandes empresas... A Fiat, por exemplo, em Goiana. Ela pesou mais esses tipos de fatores do que, por exemplo, o abastecimento amplo de produção, fornecedores e tudo [...] Para as empresas tem sido mais importantes até esses fatores que falei do que propriamente fornecedores, acesso a matéria-prima e tudo isso. É uma tendência que não parece próxima de reversão. A desconcentração que já estava em curso, se ampliou. Então é uma tendência que deve se pronunciar (Pesquisador 3).

Ainda que colocado como um sintoma de anos mais recentes, como em Goiana, o fator arranjo já havia sido abordado na região sul-fluminense em pesquisas do início dos anos 2000 no que concerne à participação do sindicato. A produção por consórcio modular, com origem em Resende, foi abordada na revisão de literatura enquanto constrangimentos a trabalhadores distanciados do sindicato e fragmentação do trabalho (Francisco, 2006; Ramalho & Santana, 2006). A organização do trabalho em consórcio viabiliza o isolamento do sindicato regional a partir da priorização das comissões internas de fábrica.

Com passagem por montadora estruturada em consórcio modular, a Gerente 1 inclui a área de recursos humanos (RH) entre aquelas mais impactadas pelos novos processos flexíveis ensaiados nas comissões internas: “Os RHs estão completamente comprometidos, não estão acompanhando as demandas das empresas”. A Diretora 2 trata do assunto com agravo de que manter o emprego nos acordos coletivos já tem sido celebrado como conquista na região. Ao passo que a redução de salários, de jornadas e terceirizações fragmentam o trabalho (Araújo, 2007) e constrangem o sindicato a uma posição de negociação passiva:

Olha, a lei de terceirização já está em vigor, né. Hoje você pode terceirizar qualquer coisa [...] Administrativamente é uma questão de ser vantajosa a diferença, ou seja, a questão de ser barato ela [montadora] terceirizar. Quando era em relação à

atividade fim não podia. Qual é a atividade fim nesse caso? Produzir carros. Antigamente não podia terceirização, mas atualmente pode terceirizar. Na verdade, já há alguns anos, o sindicato trabalha mesmo com negociação... Não adianta ser muito radical porque isso não te leva a lugar nenhum [...] Manter os postos de trabalho já é uma conquista a título de Brasil. Essa situação não é a que a gente queria, ou seja: reduzir jornada, reduzir salário... Mas é o que é possível (Diretora 2).

Essas características das relações de trabalho remetem aos casos levantados na revisão teórica de China, Austrália, África do Sul ou países do leste europeu (Bolsmann, 2010; Anaf et al., 2012; Lüthje, 2014) que posicionam os sindicatos no cerne dos fenômenos desdobrados da produção flexível. É possível identificar pesquisas que tratam do assunto com a ênfase na atuação de lideranças sindicais locais passivas e (apenas) reativas dadas as transformações de ordem legislativa ou de organização da produção (Rodrigues et al., 2007; Santos, 2007).

A complexidade dos arranjos produtivos tem sido mote de pesquisadores na análise de impactos nas relações de trabalho e atuação sindical. Abordar a luta dos trabalhadores supõe a complexificação de contratos trabalhistas em cadeias móveis, pós-*toyotistas*, que dispensam o ativo imobilizado tradicional e a cadeia de fornecedores. Ao tratar da participação sindical no sul fluminense como fator importante para a escolha da região, o Diretor 1 acrescenta alguns elementos importantes:

Não podemos dizer que o sindicato é o culpado, mas a participação dele influenciou na decisão. O que se procura? Novas regiões onde se tem um custo mais barato, mais nada do que isso! [...] Passou-se a fase onde haveria uma contratação massiva de mão-de-obra. Retomada não significa que o nível de emprego será o mesmo; pelo menos será 30% mais baixo [...] Tem de haver uma maior flexibilização dos salários [...] Eu não posso dizer que o sindicato não deva existir. Tem que existir, mas tem que mudar o seu enfoque (Diretor 1).

Depreende-se que o papel do sindicato é obsoleto justamente porque não condiz com a pauta da flexibilização. Concomitantemente, a presença de sindicato enfraquecido é a ‘culpa’ pela escolha do sul fluminense. Isto é, justamente porque não é um empecilho para prática de menores salários e à redução dos custos das montadoras. A recomendação final do Diretor 1 é no sentido de subordinar sindicatos às novas condições de trabalho flexível e enxuto impostas nos distritos industriais automotivos.

A Figura 3 propõe uma análise de grandes temas do setor automotivo que surgem na pesquisa de campo. Pós-*toyotismo*, incentivos fiscais e salários

baixos aparecem juntamente com a dispersão da indústria para regiões com menor pressão sindical (Francisco, 2006; Lima, 2006; Bridi, 2007; Mello & Marx, 2016). Porém, temas recorrentes em outros estudos, como a cadeia produtiva, fornecedores ou cooptação política (Salerno, 1995; Dal Rosso, 2013) não reincidiram na mesma intensidade.

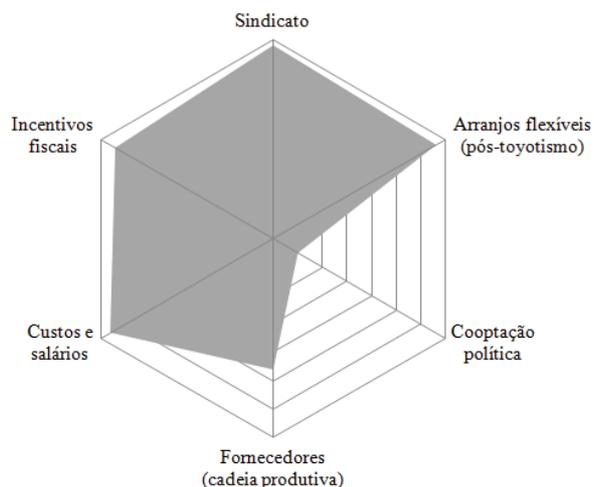


Figura 3. Relação entre sindicatos e grandes temas nas entrevistas. Fonte: Elaborado pelos autores.

A categoria sindicato caracteriza contribuição empírica quando reforça o desequilíbrio entre representação do trabalhador e produção flexível automotiva. Igualmente, indica novos estudos sobre a relação entre novos arranjos produtivos, fragmentados e complexos (Araújo, 2012) e, subjacentes, os mecanismos de isolamento dos sindicatos. Os casos da produção em consórcio modular no sul fluminense e as fábricas desterritorializadas em Pernambuco podem exemplificar oportunidades de pesquisas sobre enfrentamentos recentes dos sindicatos.

Considerações finais

A pesquisa com praticantes e *experts* integra um conjunto de reflexões sobre condições de trabalho e antecedentes históricos que conformam a flexibilidade nos *greenfields* automotivos brasileiros. Esse objetivo havia sido anteriormente organizado por Araújo (2007) e Rodrigues e Ramalho (2007), ao reunirem trabalhos de pesquisadores interessados nos contrapontos de discurso e prática do *management* automotivo. A partir da revisão da literatura, a investigação abrange, além do discurso, também a guerra fiscal e o sindicato.

Sendo assim, a pesquisa no sul fluminense traz uma contribuição, sobretudo, empírica no sentido de que constata que elementos da guerra fiscal e da inação sindical ainda são bastante coerentes com os

achados de pesquisadores no início dos anos 2000. É possível, no entanto, caracterizar no âmbito dessas questões alguma variação que pode possibilitar novas pesquisas sobre as perspectivas futuras.

Na categoria retórica e mídia, derivada do otimismo na região quanto às expectativas dos investimentos externos, sobressaem-se três contradições: frustração na oferta de empregos nas montadoras; *déficits* nas contrapartidas sociais; além do questionamento ao *glamour* invocado pela dimensão da cadeia automotiva. É importante realçar, portanto, que o campo discursivo – e simbólico – tem sido instrumentalizado pela indústria na manutenção das políticas públicas que, como visto nessa e noutras pesquisas (Lima, 2006; Santos, 2007), não revertem benefícios efetivos na esfera social e do trabalho.

Na categoria guerra fiscal foi possível registrar o cenário de concorrência entre estados e as posições assimétricas de montadoras e poder público local. Tal condição reforça o plano de industrialização deficitário alertado por Prado e Cavalcanti (2000) e, nessa investigação, ficou representado pelo triângulo montadoras-governo-desenvolvimento. Sendo assim: na aresta montadora-governo a pesquisa realça a concorrência; na ligação montadora-desenvolvimento, o fosso entre discurso e histórico; e em governo-desenvolvimento pesam limitações impostas pelas multinacionais na própria concepção de políticas públicas.

Na categoria sindicato, acaba sobressaindo o reposicionamento da representação trabalhista mediante aplicação de processos mais complexos e tecnológicos. Foi mencionado em algumas entrevistas um novo formato da produção automotiva que, além de dispensar fornecedores, desagrega a força de trabalho. Como fechamento, foi proposta uma ilustração onde sindicato remete mais a arranjos flexíveis, custo e incentivos fiscais; e menos à cadeia produtiva (união de trabalhadores) e cooptação política. Além da localização, já explorada em outros estudos, a produção flexível confronta o sindicato regional.

A experiência com pesquisadores na fase de entrevistas possibilita a caracterização de um quadro de dispersão industrial ainda mais ampliado e de montadoras mais flexíveis. Não foi possível, entretanto, identificar aprimoramento em políticas públicas após quase duas décadas desde as primeiras batalhas fiscais; pelo contrário, o capital migra para outras localidades em que são experimentadas novas fábricas desterritorializadas. A voz de praticantes, por sua vez, consubstancia estudos realizados no sul fluminense com a agravante de que a situação é

ainda mais cruel – termo registrado em um dos relatos.

Pesquisas futuras poderão comparar características do trabalho em fábricas instaladas na região sul fluminense nos últimos cinco anos – como Jaguar Land Rover, em Itatiaia – com a Peugeot Citroen, descrita por Ramalho et al. (2006) como *fordismo* autoritário e não-participativo. Outra vertente seria na área do discurso, a partir da coleta de documentos institucionais das prefeituras locais, no sentido de caracterizar a produção discursiva em torno do otimismo rebocado pelas montadoras (Lima, 2006). Em relação ao pós-*toyotismo*, estudos poderão aprofundar como ocorre o isolamento do sindicato regional nas comissões internas do consórcio modular na Volkswagen (Francisco, 2006).

Referências

- Aclim, Y. (2011). Building collective identity: trade union representation of precarious workers in the South Korean auto companies. *Labour, Capital & Society*, 44(1), 154-178.
- Alvarez, R. R. (2004). *Setor automotivo no Rio De Janeiro: uma análise da inserção dos fabricantes locais de autopeças na cadeia automotiva* (Tese de Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Anaf, J., Newman, L., Baum, F., Ziersch, A., & Jolley, G. (2012). Policy environments and job loss: Lived experience of retrenched Australian automotive workers. *Critical Social Policy*, 33(2), 325-347. doi: 10.1177/0261018312457858
- Anner, M., Greer, I., Hauptmeier, M., Lillie, N., & Winchester, N. (2014). Determinantes industriais da solidariedade transnacional: política intersindical global em três setores. *Estudos Avançados*, 28(81), 229-250. doi: 10.1590/S0103-40142014000200016
- Araújo, S. M. (2007). *Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil*. Curitiba, PR: UFPR.
- Araújo, S. M. (2012). A indústria automobilística, o trabalho e o capital migrante em novas regiões produtivas brasileiras. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, 2012(123), 99-116.
- Arbix, G. (2002). Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17(48), 109-129. doi: 10.1590/S0102-69092002000100008
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores [Anfavea]. (2016). *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*. São Paulo, SP: Anfavea/Cedoc.
- Augusto Junior, F., Belzunces, R., Camargo, Z. M., & Soares, W. B. (2015). *Desenvolvimento e estrutura da indústria automotiva no Brasil. Nota Técnica 152*. São Paulo, SP: Dieese.
- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. São Paulo, SP: Edições 70.
- Barros, D. C., & Pedro, L. S. (2011). As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos da crise e as perspectivas para o Brasil. *BNDES Setorial*, 34, 173-202.
- Bauer, M. W. (2002). Análise de conteúdo clássica: uma revisão. In M. W. Bauer, & G. Gaskell (Eds.), *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático* (p. 189-217). Petrópolis, RJ: Vozes.
- Bengtsson, E. (2014). Do unions redistribute income from capital to labour? Union density and wage shares since 1960. *Industrial Relations Journal*, 45(5), 389-408. doi: 10.1111/irj.12065
- Bolsmann, C. (2010). Contesting labor internationalism: The “old” trapped in the “new” in Volkswagen’s South African plant. *Labor Studies Journal*, 35(4), 520-539. doi: 10.1177/0160449X10365560
- Bridi, M. A. (2007). Ação sindical, acordos coletivos e condições de trabalho na moderna indústria automobilística do Paraná. In S. M. Araújo (Ed.), *Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil* (p. 165-191). Curitiba, PR: UFPR.
- Chung, C. (2015). The transfer of HRM practices to India subsidiaries in a South Korean MNE in the auto industry. In A. P. D’Costa (Ed.), *After-development dynamics: south korea’s contemporary engagements with Asia* (p. 1-19). Oxford, GB: University Press.
- Cimbalista, S. (2007). Condições de trabalho, tecnologia e resiliência no contexto do sistema de produção flexível. *Análise Conjuntural*, 29(9-10), 11-14.
- Cluster Automotivo Sul Fluminense. (2013). *Reunião Mensal do Cluster Automotivo*. Recuperado de http://www.sr2.uerj.br/inovuerj/wcti_pdf/cluster_Auto_motivo_Sul_Fluminenses.pdf
- Coelho, A. L. C. (2012). O quinto ciclo da Guerra Fiscal e a nova indústria automobilística brasileira. *RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico*, 14(26), 51-65.
- Confederação Nacional da Indústria [CNI]. (2016). *Utilização da capacidade instalada (UCI)*. Recuperado de <http://www.portaldaindutra.com.br>
- Dal Rosso, S. (2013). Fragmentação sindical. *Educar em Revista*, 48, 39-52. doi: 10.1590/S0104-40602013000200004
- Drahokoupil, J., Myant, M., & Domonkos, S. (2016). The politics of flexibility: Employment practices in automotive multinationals in central and eastern Europe. In *Paris: Gerpisa, 2014*. Retrieved from <http://gerpisa.org/en/node/2404>
- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro [FIRJAN]. (2013). *Investimentos industriais previstos 2012-2014*. Recuperado de http://www.sr2.uerj.br/inovuerj/wcti_pdf/cluster_Auto_motivo_Sul_Fluminenses.pdf.
- Flick, U. (2004). *Uma introdução à pesquisa qualitativa*. São Paulo, SP: Bookman.
- Francisco, E. M. V. (2006). A comissão enxuta: ação política no “consórcio modular”. In J. R. Ramalho, & M. A. Santana (Orgs.), *Trabalho e desenvolvimento regional* (p. 199-226). Rio de Janeiro, RJ: Mauad.

- Franco, A. (2009). Em tempos globais, um "novo" local: a Ford na Bahia. *Caderno CRH*, 22(56), 359-380.
- Garcia, S. R. (2010). Agentes globais e esfera local: o pólo automobilístico de Gravataí. *Sociologias*, 12(23), 238-266. doi: 10.1590/S1517-45222010000100009
- Gastrow, M. (2012). A review of trends in the global automotive manufacturing industry and implications for developing countries. *African Journal of Business Management*, 6(19), 5895-5905. doi: 10.5897/AJBM12.087
- Institucional Jaguar Land Rover [JLR]. (2016). *A fábrica*. Recuperado de <https://www.landrover.com.br/fabrica/index.html>
- Institucional MAN [MAN]. (2016). *A fábrica: saiba mais*. Recuperado de <https://www.vwco.com.br/institucional/fabrica>
- Institucional Nissan [NISSAN]. (2016). *O mundo Nissan: Nissan no Brasil*. Recuperado de <https://www.nissan.com.br/experiencia-nissan/mundo-nissan.html>
- Institucional Peugeot Citroen [PSA]. (2016). *Grupo PSA no Brasil: saiba mais*. Recuperado de <https://site.groupe-psa.com/brasil/pt-br/grupo/>
- Kuboniwa, M. (2009). Present and future problems of developments of the Russian auto-industry. *RRC Working Paper Series*, 15(Special), 1-12.
- Lima, R. J. C. (2006). Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ). In J. R. Ramalho, & M. A. Santana (Orgs.), *Trabalho e desenvolvimento regional* (p. 43-70). Rio de Janeiro, RJ: Mauad.
- Lima, U. M. A. (2015). *Dinâmica e o funcionamento da cadeia global de valor da indústria automobilística na economia mundial*. Brasília, DF: Ipea.
- Lüthje, B. (2014). Labour relations, production regimes and labour conflicts in the chinese automotive industry. *International Labour Review*, 153(4), 535-560. doi: 10.1111/j.1564-913X.2014.00215.x
- Magnani, E., & Prentice, D. (2010). Did lower unionization in the United States results in more flexible industries? *Industrial & Labor Relations Review*, 63(4), 662-680. doi: 10.1177/001979391006300406
- Mello, A. M., & Marx, R. (2016). Automotive industry transformations and work relations in Brazil: what is the next step? In *Paris: Gerpisa, 2012*. Retrieved from <http://gerpisa.org/en/node/1599>
- Nascimento, R. P., & Segre, L. M. (2009). Um modelo de análise da flexibilidade no setor automobilístico brasileiro: estudo de caso em três montadoras. *Revista Eletrônica de Administração*, 15(1), 1-30.
- Neves, M. A. (2011). Trabalho atípico. In A. D. Cattani, & L. Holzmann (Orgs.), *Dicionário de trabalho e tecnologia* (p. 440-444). Porto Alegre, RS: Zouk.
- Neves, M. A., & Carvalho Neto, A. (2007). Fatores locacionais, processo e relações de trabalho nos novos espaços de produção da indústria automotiva. In S. M. Araújo (Ed.), *Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil* (p. 25-49). Curitiba, PR: UFPR.
- Paula, E. K. (2015). *Pólo automotivo Sul Fluminense: novos rumos para o desenvolvimento econômico da região* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Prado, S., & Cavalcanti, C. E. G. (2000). *A guerra fiscal no Brasil*. São Paulo, SP: Fundap/Fapesp.
- Pulignano, V., Gervasi, L. O., & Franceschi, F. (2016). Union responses to precarious workers: Italy and Spain compared. *European Journal of Industrial Relations*, 22(1), 39-55. doi: 10.1177/0959680115621410
- Ramalho, J. R., & Rodrigues, I. J. (2010). Sindicato, crise econômica e estratégias regionais novas dimensões da participação política no ABC Paulista. *Caderno CRH*, 23(59), 339-351.
- Ramalho, J. R., & Santana, M. A. (2006). Um perfil dos trabalhadores do consórcio modular. In J. R. Ramalho, & M. A. Santana (Orgs.), *Trabalho e desenvolvimento regional* (p. 91-110). Rio de Janeiro, RJ: Mauad.
- Ramalho, J. R., Rodrigues, I. J., & Conceição, J. J. (2009). Reestruturação industrial, sindicato e território – alternativas políticas em momentos de crise na região do ABC em São Paulo – Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 85(esp.), 147-167.
- Ramalho, J. R., Santana, M. A., & Maçaira, J. P. (2006). Trabalho e sindicato na PSA Peugeot Citroen do Brasil. In J. R. Ramalho, & M. A. Santana (Orgs.), *Trabalho e desenvolvimento regional* (p. 227-237). Rio de Janeiro, RJ: Mauad.
- Rodrigues, I. J., & Ramalho, J. R. (2007). *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC paulista e o sul fluminense*. São Paulo, SP: Annablume.
- Rodrigues, I. J., Pontes, C. C. C., Ramalho, J. R., & Santana, M. A. (2007). Velhos e novos operários da indústria automobilística: comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense. In I. J. Rodrigues, & J. R. Ramalho (Orgs.), *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC paulista e o Sul Fluminense* (p. 45-70). São Paulo, SP: Annablume.
- Roesch, S., & Fernandes, F. (2007). *Como escrever casos para o ensino de administração*. São Paulo, SP: Atlas.
- Salerno, M. S. (1995). Flexibilidade e organização produtiva: elementos para transformar o termo flexibilidade numa categoria analítica; elementos para análise da produção na indústria. In N. A. Castro (Ed.), *A máquina e o equilibrista* (p. 53-83). Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra.
- Santos, R. S. P. (2007). O sul fluminense em questão: o papel das redes sociopolíticas na promoção do desenvolvimento regional. In I. J. Rodrigues, & J. R. Ramalho (Orgs.), *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC paulista e o Sul Fluminense* (p. 89-118). São Paulo, SP: Annablume.

- Soares, J. L. (2013). As centrais sindicais e o fenômeno do transformismo no governo Lula. *Sociedade e Estado*, 28(3), 541-564. doi: 10.1590/S0102-69922013000300005
- Taniguti, G. T. (2010). *Sindicatos e relações de trabalho na Toyota do Brasil: São Bernardo do Campo e Indaiatuba em uma perspectiva comparada* (Dissertação de Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Vergara, S. C. (2009). *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. São Paulo, SP: Atlas.
- Wad, P. (2005). Global challenges and local responses: trade unions in the korean and malaysian auto industries. *Copenhagen Discussion Papers*, 3, 1-44.
- Waddington, J. (2015). Trade union membership retention in Europe: The challenge of difficult times. *European Journal of Industrial Relations*, 21(3), 205-221. doi: 10.1177/0959680114538708

Received on January 17, 2018.

Accepted on June 25, 2018.

License information: This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.