

**REESTRUTURAÇÃO GLOBAL E DESEMPREGO LOCAL:  
fechamento de fábricas da Ford e ação sindical no Brasil**

**GLOBAL RESTRUCTURING AND LOCAL UNEMPLOYMENT:  
*Ford plant closures and union action in Brazil***

---

Filipe Augusto Freitas Melo\*

**Resumo**

O artigo discute o fechamento das plantas da *Ford Motor Company no Brasil*, enquanto parte das estratégias globais da empresa, e a ação sindical empreendida com vistas a manter os empregos perdidos, seja na tentativa de demover a empresa de sua decisão, seja na busca por compradores para as plantas. Após uma breve discussão bibliográfica a respeito do processo de transnacionalização do capital e das estratégias sindicais diante da fase atual do capitalismo, discute-se, a partir de dados levantados nos balanços financeiros da empresa, o processo de reestruturação global pelo qual ela passa. A partir do acompanhamento, durante o período de uma década, das variáveis **fábricas abertas e empregos**, verifica-se que a tendência de fechamento de fábricas e de diminuição dos empregos na companhia é global, porém essa última tem incidência maior e há mais tempo na América do Sul, enquanto a América do Norte praticamente não tem sofrido os efeitos da reestruturação da empresa. A seguir, faz-se uma discussão, com base em entrevistas em profundidade com informantes-chave, a respeito das estratégias sindicais contra o fechamento das plantas no Brasil. Os relatos dão conta da dificuldade de construção da solidariedade internacional, a fim de produzir uma contraofensiva em nível global ao fechamento das fábricas. Verifica-se ainda que, com limitada cooperação estatal, a tarefa de manter os empregos industriais acaba por tornar-se muito difícil. Por fim, conclui-se que a extroversão da dominação capitalista requer novas estratégias sindicais capazes de exercer uma regulação do capital em âmbito transnacional.

**Palavras-chave:** Globalização. Setor automotivo. Fechamento de fábricas. Sindicalismo.

**Abstract**

The paper discusses the closure of Ford Motor Company's plants in Brazil, as part of the company's global strategies, and the union action undertaken with a view of keeping the lost jobs, whether in an attempt to move the company from its decision, or in the search for buyers for the plants. After a brief bibliographic discussion about the process of capital transnationalization and unions strategies facing the current phase of capitalism, based on data collected from the company's Annual Reports, the global restructuring process through which it passes is discussed. From the monitoring over a period of a decade of the variables *open factories and jobs*, it appears that the trend of closing factories and decreasing jobs in the company is global, but the latter has a greater incidence and for longer in South America, whilst North America has practically not suffered the effects of the company's restructuring. The following is a discussion, based on in-depth interviews with key informants, about union strategies against plant closures in Brazil. The reports show the difficulty of building international solidarity in order to produce a global counter-offensive to the closing of factories. It can also be seen that, with limited state cooperation, the task of maintaining industrial jobs turns out to be very difficult. Finally, it is concluded that the extroversión of capitalist domination requires new union strategies capable of exercising capital regulation in a transnational scope.

**Keywords:** Globalization. Automotive Sector. Plant closures. Unionism.

---

\* Doutorando em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP). Mestre em Sociologia pela mesma instituição. Membro dos grupos de pesquisa Globalização, Trabalho e Lutas Sociais e Trabalho, Sindicalismo e Sociedade. E-mail: [filipe.melo@usp.br](mailto:filipe.melo@usp.br)

## Introdução

Em 19 de fevereiro de 2019, a *Ford Motor Company* anunciou o fechamento de sua tradicional planta em São Bernardo do Campo. Menos de dois anos depois, em 11 de janeiro de 2021, a empresa fechou as demais fábricas no Brasil, em Camaçari (BA), Taubaté (SP) e a da marca *Troller*, em Horizonte (CE). Essas decisões são parte de um processo de reestruturação global da empresa, que vem redesenhando seu portfólio de produtos e buscando competir no setor de veículos elétricos.

Este artigo busca analisar a questão do encerramento da produção da *Ford Motor Company* no Brasil, partindo de uma mirada que privilegia a compreensão do processo no contexto da transnacionalização capitalista. Por isso, será dedicada uma sessão à discussão de aspectos da globalização nos quais se inserem a decisão da empresa e a ação sindical decorrente. A seguir, serão apresentados dados sobre a abertura e fechamento de fábricas e postos de trabalho na empresa ao longo dos últimos dez anos, com base nos dados disponibilizados nos balanços financeiros da *Ford*, chamados *Annual Reports*. Por fim, será feita uma breve discussão a respeito da ação sindical, com ênfase nos entraves para a organização sindical em nível global, com base em entrevistas em profundidade realizadas com sindicalistas brasileiros. Os dados coletados são parte de uma pesquisa de doutoramento em andamento.

## Globalização e ação sindical

Contemporaneamente, a discussão sobre o setor industrial obrigatoriamente deve levar em conta o caráter global das cadeias produtivas e as consequências do processo de globalização. Desde a segunda metade do século XX, sobretudo a partir da crise dos anos 1970, tem ocorrido uma tendência, possibilitada pelas tecnologias de informação e comunicação (TICs), de transnacionalização do capital diferente do processo de internacionalização que havia até então: se esse era marcado pelo predomínio da internacionalização dos mercados, isto é, da esfera da circulação, aquele tem como característica principal a dispersão do processo produtivo em si ao redor do globo (ROBINSON, 2013).

Com predomínio do capital financeiro (CHESNAIS, 1996), esta nova época (ROBINSON, 2013), ou nova fase (FRASER; JAEGGI, 2020), do capitalismo tem como característica uma mobilidade sem precedentes do capital, que possibilita, num relativamente curto espaço de tempo, acarretar mudanças importantes na vida de comunidades locais<sup>1</sup>. As Corporações Transnacionais (CTNs) passam a, de certa maneira, redesenhar o mundo. Autores como Robinson (2013; 2014), Sklair (2002) e Carroll (2010) afirmam o surgimento de uma classe

---

<sup>1</sup> Caso paradigmático é o da fábrica da Mercedes-Benz no município de Iracemápolis (SP). A planta foi inaugurada no *green field* em 2016, teve sua produção encerrada em 2020 e foi vendida para a chinesa Great Wall em 2021, com previsão de início da produção para 2023.

capitalista transnacional (CCT). Essa classe possui, a despeito da inerente competição capitalista, objetivos comuns, de defesa e expansão do capitalismo global (ROBINSON, 2017).

A CCT, como chama a atenção Phillips (2018), tem como uma de suas formas de organização os fundos de investimento. É salutar que, em algumas empresas, os fundos de investimento detenham maiores fatias de ações do que investidores individuais que são vistos como “donos” dessas companhias (ROBINSON, 2021). Tais fundos investem concomitantemente em setores diversos da economia, de maneira que se tornam parte fundamental do capitalismo contemporâneo, pois as CTNs necessitam se organizar de maneira a garantir o pagamento de dividendos a seus acionistas.

Num setor em transformação, como o setor automotivo, a fim de cumprir os objetivos de remuneração de acionistas, torna-se mandatório às empresas reestruturar-se globalmente. Essa necessidade não é algo totalmente novo. A entrada no mercado das empresas de origem japonesa, como Toyota e Honda, causou uma onda de mudanças no setor a partir dos anos 1970. Isso acarretou mudanças que iam do processo de trabalho, com a adoção da produção enxuta, à relação com o sindicalismo, marcando o fim do período conhecido como fordista (DICKEN, 2015; DURAND, 2007; HARVEY, 1998).

Na última década, têm acontecido novas mudanças importantes no setor automotivo: a entrada das empresas chinesas no mercado mundial e a tentativa de entrada das empresas com sede em outros países no mercado chinês (DICKEN, 2015). Além disso, uma nova rodada de reestruturação produtiva está acontecendo, capitaneada pela chamada Indústria 4.0, ou a quarta revolução industrial, que não apresenta um único modelo, mas desemboca em maior coordenação global do processo produtivo (ARBIX *et al.*, 2017). Além disso, a substituição dos veículos a combustão por veículos elétricos tem provocado novos investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) por parte das empresas, além de gerar um debate nos países desenvolvidos a respeito de matriz energética. Mesmo no Brasil, têm se proliferado os postos de abastecimento desse novo tipo de veículo. Complementares a isso são os parâmetros relativos à preservação do meio ambiente estabelecidos pelos Estados, que requerem adequação das empresas (DICKEN, 2015).

A produção, organizada em redes globais (HENDERSON *et al.*, 2011), acaba por ser suscetível a problemas na cadeia produtiva. Desde o início da pandemia de covid-19, em 2020, o setor automotivo tem sido abalado pela crise de suprimento de *chips*. Isso tem gerado, inclusive, o fechamento ocasional de algumas fábricas ao redor do mundo, quando não é possível prosseguir com a produção em razão da falta dos *chips*. Esse fator tem abalado a produtividade do setor, ainda que o fechamento permanente de empresas no período não seja causado necessariamente por esse motivo, uma vez que a desindustrialização é um processo que precede a pandemia e se relaciona com a globalização (RODRIK, 2016). Com efeito, Hiratuka e Sarti (2017) argumentam que é preciso atentar para as condições da concorrência global e as estratégias das empresas transnacionais para compreender o processo de desindustrialização no Brasil.

Como consequência de tal processo, tem-se aquilo que Francisco de Oliveira chamou de extroversão da política, isto é, o nacional deixa de mediar necessariamente a atuação dos capitais internacionais e “mesmo os interesses internos são mediados pelos recursos globais de capitais e de política” (OLIVEIRA, 2006, p. 285-286). Apenas anos depois, Wolfgang Streeck publicaria sua obra **Tempo comprado**. Nela, a ideia de extroversão da política é conceitualizada pela formação de uma segunda *constituency* à qual os Estados-nação devem prestar contas: o povo do mercado, que se diferencia do povo do Estado; enquanto o primeiro é formado por capitalistas financeiros, credores da dívida pública, que impõem toda a sorte de sanções para garantir a disciplina fiscal e a continuidade do processo de acumulação em nível global, o segundo é o *demos* de cidadãos, aqueles que participam das eleições como eleitores e destinatários das políticas públicas, vítimas de cortes de verba para que, justamente, haja o enquadramento no interior dos parâmetros estabelecidos pelo povo do mercado (STREECK, 2018). É possível, portanto, uma aproximação entre a teoria do capitalismo global, representada por autores como Robinson (2013, 2014, 2017, 2021), Sklair (2002), Carroll (2010) e Phillips (2018), e a teoria de Streeck (2018): a CCT aparece como povo do mercado perante os Estados-nação; é, a um tempo, uma classe social global e uma *constituency* em mais de um Estado. Assim, ser membro da CCT é ser também um cidadão do mundo, no sentido de ter a capacidade de participar e, mais do que isso, ser destinatário da prestação de contas das decisões políticas de diferentes nações.

Diante dessas formas de dominação, como ficam os trabalhadores? É conhecida a ideia de crise do sindicalismo há algumas décadas. Leôncio Martins Rodrigues (2009) verifica uma queda em diversos países da taxa de sindicalização e aponta para uma ideia de declínio do sindicalismo. Francisco de Oliveira verifica que o projeto da globalização neoliberal em curso pretende tornar a política irrelevante e, assim, o sindicalismo supérfluo (OLIVEIRA, 2018).

De um lado, a crise do fordismo, a erosão das relações sociais e de solidariedade acabam produzindo uma crise de legitimidade dos sindicatos perante seus representados (BEAUD; PIALOUX, 2009), de outro, ocorre a crescente mobilidade do capital. Tais fatores acabam por desestabilizar estruturas sindicais já consolidadas.

Diante do ganho de poder das corporações transnacionais e de sua perda de força, os sindicatos têm procurado encampar repertórios distintos daqueles que moviam suas práticas anteriores. Não obstante o tipo de ação sindical do período fordista, que de forma alguma desapareceu por completo, as articulações internacionais, a incorporação de pautas relativas a questões ambientais, de gênero e de raça, bem como associações com outros movimentos sociais, tem ganhado força ao longo das últimas décadas (BEYNON, 2003; EVANS, 2010; FRASER, 2017; MELLO E SILVA, 2016; MUNCK, 1999; 2010; WATERMAN, 1999).

Do ponto de vista da internacionalização do movimento sindical, é preciso levar em consideração que o processo não é exatamente novo. Desde o século XIX, os movimentos de trabalhadores buscam se articular internacionalmente (VAN DER LINDEN, 2013). Porém, ao longo das últimas décadas, foram produzidas novas formas de articulação e institucionalização

em nível global: as federações sindicais globais, os comitês mundiais de trabalhadores e outras formas de redes sindicais (MELLO E SILVA, 2016).

Quando se trata de redes sindicais, deve-se salientar que a solidariedade internacional não está dada de antemão, tal qual a solidariedade de classe em âmbito nacional ou regional (EVANS, 2010; MUNCK, 1999). Mesmo quando há o reconhecimento do caráter global da dominação capitalista, o internacionalismo ainda pode ser visto, por parte de sindicalistas, apenas como um pequeno aspecto de sua atuação, não como atividade central do sindicalismo (WEBSTER; LAMBERT; BEZUIDENHOUT, 2008). Desta forma, torna-se um desafio construir a solidariedade entre trabalhadoras e trabalhadores de diferentes nações, uma vez que os padrões de sociabilidade são marcados por um crescimento da esfera privada, com consequentes individualismo (OLIVEIRA, 2006, 2018) e competição (DARDOT; LAVAL, 2016), característicos do esgarçamento da tessitura social (BROWN, 2019) – de resto, um problema durkheimiano em sua essência. Essa dificuldade, por si mesma, faz da construção das redes um projeto contra-hegemônico. Porém, a solidariedade, ainda que não seja de fácil construção, tem bases materiais para se assentar:

A base material para a construção de redes é a suposição de que o pertencimento a uma mesma empresa multinacional é capaz de gerar determinado tipo de solidariedade entre os trabalhadores e um espaço possível de compartilhamento de experiências e construção de interesses coletivos. Essa solidariedade pode surgir de um sentimento de “destino comum” ligado ao pertencimento à empresa: o que acontece em uma unidade produtiva está associado às operações no resto do mundo. É uma forma de se contrapor à chantagem e ao divisionismo da empresa. Ao construir um conhecimento compartilhado que consiga superar a visão restrita ao local e compreender a produção de forma global, os trabalhadores estarão mais bem preparados para desafiar as posições fatalistas dos gerentes, apresentar suas próprias soluções e defender a viabilidade de alternativas (MELLO E SILVA, 2016, p. 113-114).

A construção das redes e a efetivação das ações empreendidas internacionalmente depende, portanto, da maneira como “o jogo é jogado”, isto é, da capacidade de construção de solidariedade e de mobilização das bases, do lado laboral, e das estratégias de desmobilização e de criação da competição entre trabalhadores, do lado patronal.

Cabe agora analisar um caso concreto de uma empresa que passa por uma reestruturação global e, a seguir, as formas de resistência sindical.

### **Reestruturação global da *Ford Motor Company***

A *Ford Motor Company* tem passado por momentos conturbados na última década. Após um período de relativa estabilidade, sob o comando de Alan Mulally, entre 2006 e 2014, a empresa entrou numa fase de turbulências, com o preço das ações caindo e dificuldades de competir num mercado que está em transformação. Entre 2014 e 2020, ou seja, num espaço de apenas sete anos,

a empresa teve quatro diretores executivos (CEOs): após a saída de Mulally, foram nomeados Mark Fields (2014-2017), Jim Hackett (2017-2020) e Jim Farley (2020-presente). Ao longo de cada período, as estratégias da empresa foram se alterando: até a gestão Fields, a produção de caminhões e veículos de passeio fazia parte dos planos da empresa; a partir da gestão Hackett, a empresa deixa de produzir caminhões<sup>2</sup> e veículos de passeio para focar em SUVs; a partir da gestão Farley, a empresa passa a fazer vultuosos investimentos na eletrificação de veículos.

Mas as mudanças pelas quais a empresa passou na última década não dizem respeito apenas à troca de CEOs ou ao portfólio de produtos: ela vem se transformando internamente. Enquanto empresa que opera em países por todos os continentes, a *Ford*, de uma certa maneira, desenha o mundo, ao menos no que diz respeito a suas operações. Na América do Sul, por exemplo, cada unidade brasileira produzia alguns produtos, enquanto outros eram produzidos na Argentina. A partir da análise de dados disponíveis nos balanços financeiros anuais da empresa, chamados *Annual Reports*, e destinados a um público-alvo formado pelos acionistas, é possível verificar, ainda que não em detalhes, como a *Ford* divide suas operações pelo mundo. Para fins deste artigo, será coberto o período de uma década, entre 2012 e 2021, durante o qual a empresa passou por importantes mudanças.

Até 2017, a empresa se dividia em dois segmentos: o segmento automotivo e o segmento de serviços financeiros, esse último formado principalmente pelo *Ford Credit*. O segmento automotivo, até 2013, se dividia em: América do Norte, América do Sul, Europa e Ásia Pacífico e África. A partir de 2014, com o crescimento das vendas nos países asiáticos, o subsegmento Ásia Pacífico e África foi dividido em dois: o primeiro, Oriente Médio e África e o segundo, Ásia Pacífico.

Em 2017, para juntar-se aos segmentos automotivo e de serviços financeiros, foi criado o segmento de mobilidade, voltado à pesquisa e desenvolvimento de veículos autônomos e outras formas de mobilidade. Em 2019, outra mudança ocorreu no segmento automotivo: houve uma junção dos subsegmentos Oriente Médio e África e Ásia Pacífico sob o nome de Grupo de Mercados Internacionais. Esse grupo também abrange a produção feita por uma nova *joint venture* na Rússia e exclui a China e Taiwan, que passaram a formar um novo subsegmento. Desta forma, verifica-se que a empresa passou os últimos dez anos à procura da melhor forma de se estruturar perante o mercado asiático, sobretudo o mercado chinês.

Em 2022, a empresa anunciou ainda mais uma nova mudança: a criação de um novo segmento, voltado inteiramente aos veículos elétricos. Para isso, anunciou mais uma rodada de demissões ao redor do globo, sobretudo na Índia, onde três mil postos de trabalho foram cortados. Levando-se em consideração a importância das empresas chinesas no setor de veículos elétricos, é possível afirmar que, tanto do ponto de vista de sua colocação no mercado chinês

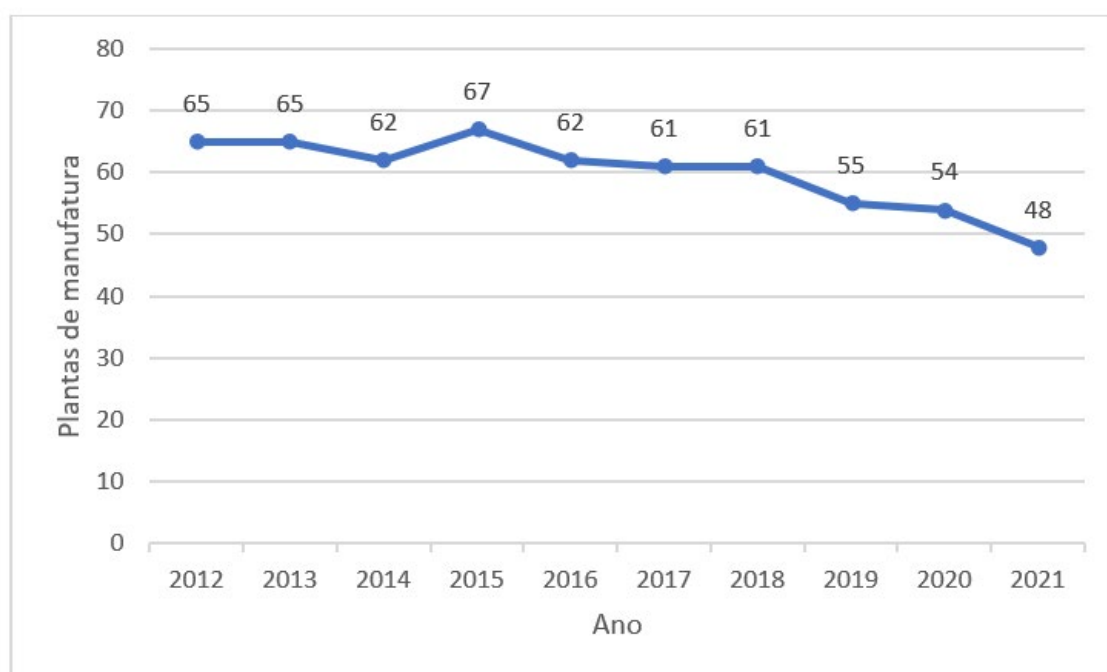
---

<sup>2</sup> A exceção é a produção de caminhões que permanece existindo na Turquia, por meio de uma *joint venture* da *Ford* com a empresa local Koç Motors, chamada *Ford Otosan*. Ainda assim, pairam, desde ao menos 2018, incertezas a respeito da continuidade do negócio.

quanto da concorrência global exercida pelas empresas daquele país, essa tem sido a pedra de toque de algumas das principais mudanças recentes no interior da empresa.

Todavia, é preciso um olhar mais cuidadoso para os dados. Entre 2012 e 2018, a Ford manteve abertas em todo o mundo, em média, 63,3 plantas, com um pico de 67 em 2015 e um mínimo de 61 em 2017 e 2018. A partir de 2019, ano em que a empresa fechou a planta de São Bernardo do Campo, começou uma queda acentuada no número de plantas ao redor do globo, atingindo o patamar de apenas 48 plantas abertas em 2021. Isso significa que, entre 2015, ano em que a empresa mais tinha fábricas abertas no período analisado, e 2021, a empresa fechou dezenove fábricas, ou seja, houve uma redução de 28,36% unidades fabris abertas em todo o mundo. Essa evolução pode ser vista no Gráfico 1.

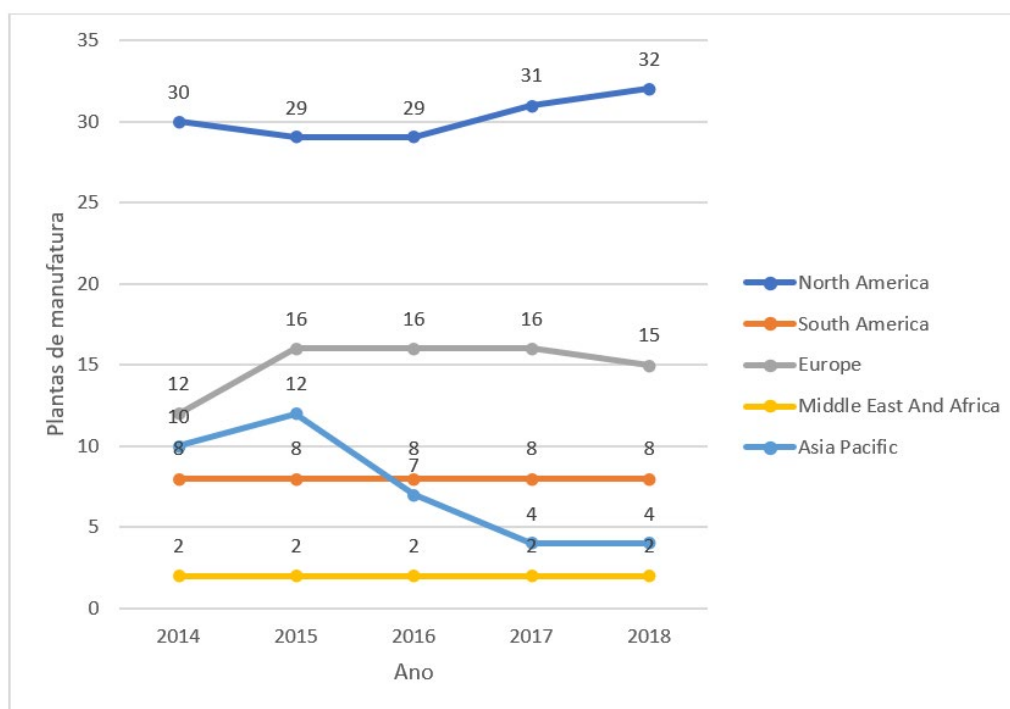
Gráfico 1 – Número total de plantas da Ford no mundo por ano



Fonte: *Ford Motor Company* (2012-2021). Elaboração própria.

Entre 2014 e 2018, período de relativa estabilidade no número de unidades fabris, a empresa divulgava, em seus balanços, a distribuição dessas fábricas em seus subsegmentos, o que permite verificar a distribuição de suas unidades produtivas pelo mundo, como pode ser conferido no Gráfico 2.

Gráfico 2 – Número anual de plantas da Ford por subsegmento



Fonte: Ford Motor Company (2012-2021). Elaboração própria.

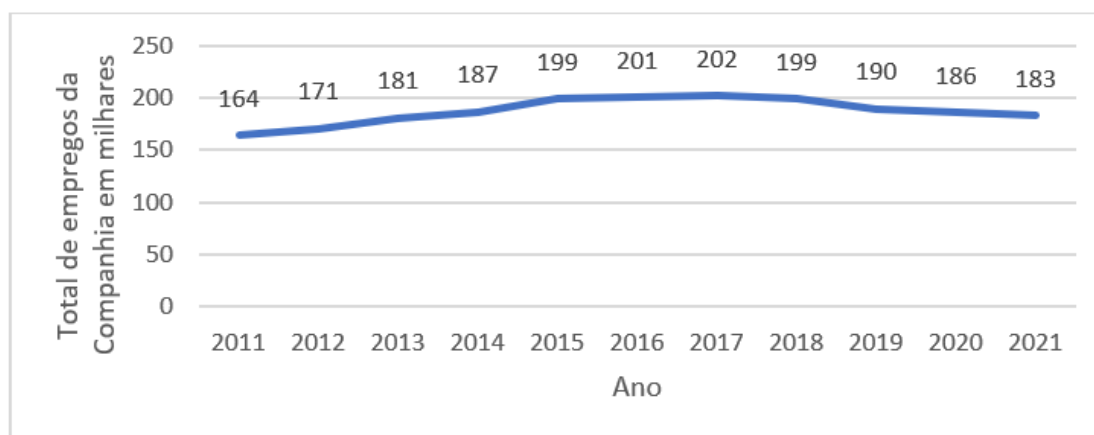
O gráfico mostra que no subsegmento Ásia Pacífico, a partir de 2016, a Ford começou a fechar fábricas. A empresa encerrou sua produção na Austrália e no Japão e se retirou do mercado na Indonésia, onde não produzia. No caso dos países asiáticos, a justificativa para o fim das operações foi a incapacidade de competir com as montadoras japonesas; já na Austrália, a decisão foi tomada por dificuldades de vendas e pelo alto custo de produção. Aquele pico de 67 plantas em 2015 verificado no Gráfico 1 estava relacionado ao pico de plantas no subsegmento Ásia Pacífico (12) e à abertura de quatro novas fábricas na Europa. Todavia, enquanto o número de fábricas no continente europeu se manteve estável, na Ásia e no Pacífico, em 2018, restaram apenas quatro unidades fabris, o que equivale a um terço do pico de plantas do subsegmento. É digno de nota a empresa concentrar a maior parte de suas fábricas na América do Norte, única curva de tendência ascendente no gráfico, sendo que o número de fábricas na Europa gravitou, ao longo do período, em torno de metade do número de fábricas norte-americanas. Com efeito, à exceção do ano de 2015, cerca de metade das plantas da Ford localizava-se no continente norte-americano.

Igualmente digna de nota é a absoluta estabilidade das plantas sul-americanas ao longo do período. Durante esses cinco anos, não se abriram nem fecharam fábricas na América do Sul, cenário que se alterou profundamente a partir de 2019, quando a Ford fechou quatro unidades fabris no Brasil, contando a da *Troller* no Ceará. Trata-se, pois, de uma empresa cujas feições têm se alterado. Isso fica mais nítido quando se verifica o número de empregados da empresa.



Os dados são divulgados em milhares e não são explicitados os critérios de arredondamento dos números. Apesar dessas imprecisões, é possível apontar tendências, como no Gráfico 3, que mostra a curva de empregos entre 2011 e 2021.

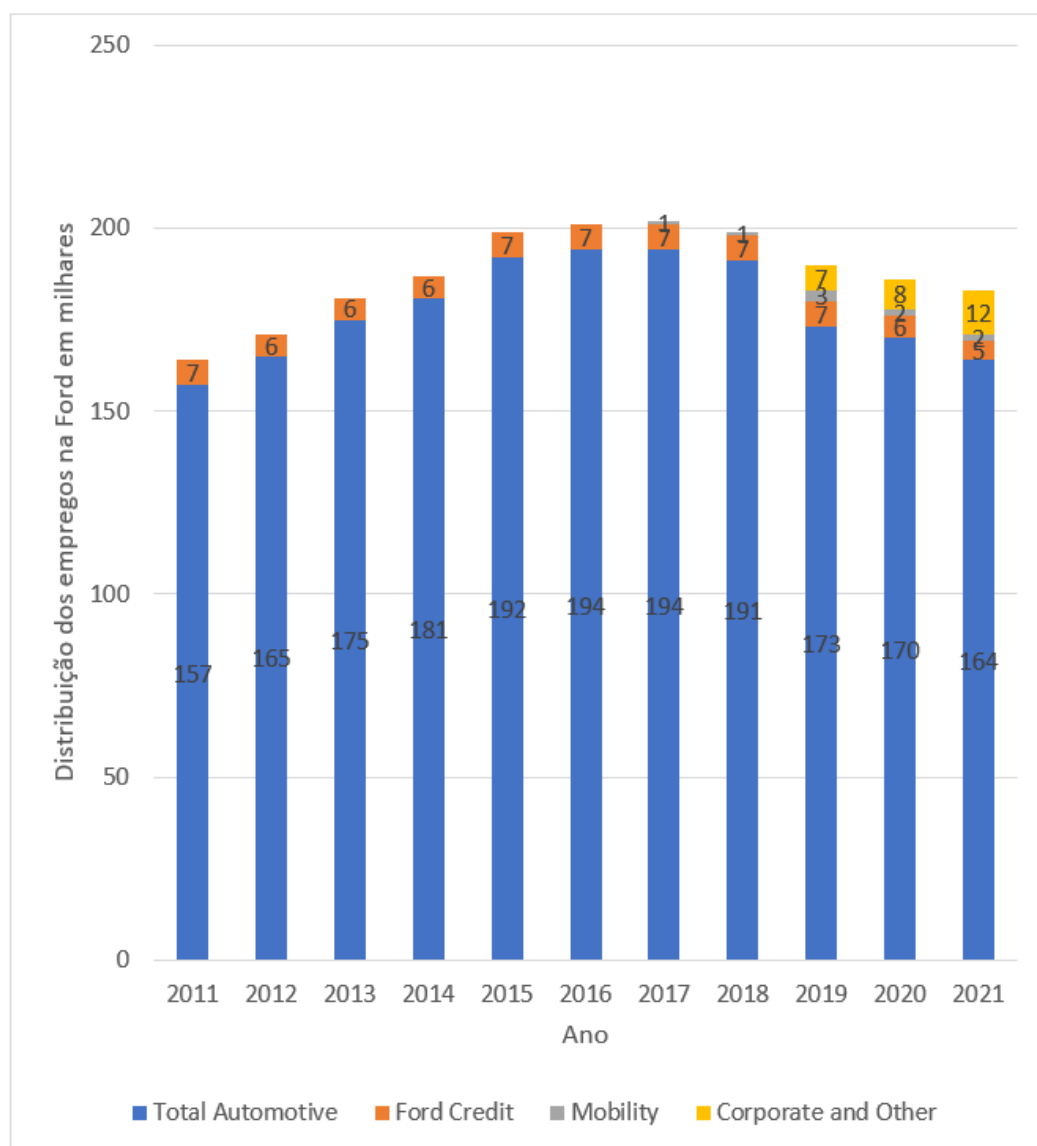
Gráfico 3 – Total de empregos na Ford em milhares por ano



Fonte: *Ford Motor Company* (2012-2021). Elaboração própria.

O gráfico mostra que, a partir de 2018, houve uma reversão da tendência de crescimento do número de empregos que se registrava até o ano anterior. Entre 2011 e 2017, houve um aumento da ordem de 38 mil postos de trabalho, isto é, houve um aumento de 23,17% no número de empregados na empresa. Entre 2017 e 2021, porém, houve uma perda de 19 mil postos de trabalho, o que significa uma diminuição de 9,4% do número de empregados. É preciso salientar que os números se referem apenas a funcionários diretos, excluindo-se terceirizados e funcionários de outras empresas ao longo da cadeia produtiva. É igualmente importante frisar que o momento de maior aumento do número de empregos, entre 2014 e 2015 (acréscimo de 12 mil), corresponde ao momento em que a empresa mais abriu fábricas ao redor do mundo, enquanto o momento em que começa a cair drasticamente o número de empregos, entre 2018 e 2021, corresponde ao período de maior fechamento de fábricas. Porém, é preciso olhar com mais cuidado para esses números.

Gráfico 4 – Distribuição dos empregos entre os segmentos da empresa em milhares por ano



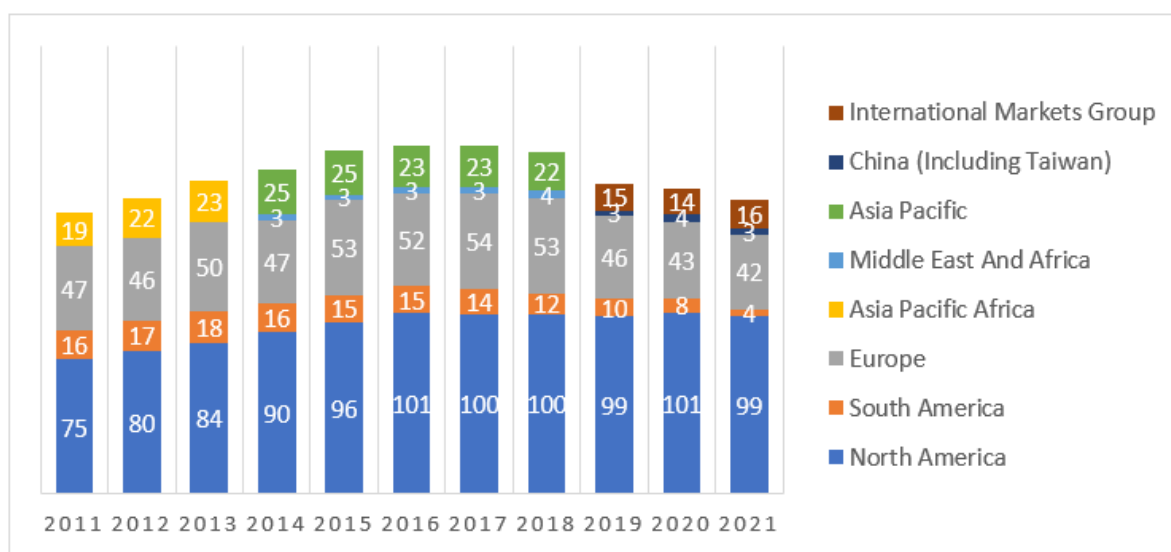
Fonte: *Ford Motor Company* (2012-2021). Elaboração própria.

O Gráfico 4 mostra a distribuição dos empregos na *Ford* entre seus segmentos. Os empregos no *Ford Credit* têm se mantido num patamar estável entre seis e sete mil, tendo como ponto fora da curva o ano de 2021, com apenas cinco mil. O segmento de mobilidade, criado em 2017, triplicou de tamanho, em termos da quantidade de funcionários, em 2019, porém, a partir de 2020, teve uma redução de um terço. Há uma queda brusca, entre 2018 e 2019, no número de funcionários no segmento automotivo. Isso se explica, em parte, pela separação, a partir do *Annual Report* de 2019, dos trabalhadores do segmento automotivo daqueles que estão sob a rubrica de *Corporate and Others*. Não fica claro a que se refere o termo *others*, porém pode-se inferir que essa nova categoria se refere a camadas do setor diretivo da empresa. De acordo com o *Annual*

*Report* de 2019, caso em 2018 houvesse essa distinção, 7 dos 191 mil trabalhadores no segmento automotivo seriam considerados *Corporate and Others*<sup>3</sup>. Há também uma discrepância quanto aos números de 2018 entre os *Annual Reports* de 2018 e de 2019: enquanto no primeiro, o *Ford Credit* aparece com 7 mil funcionários, no segundo, aparece com 8 mil funcionários. Esses mil funcionários a mais do *Ford Credit* são contados como mil funcionários a menos no segmento automotivo. Desta forma, o segmento automotivo, em 2018, aparece com 8 mil funcionários a menos, totalizando 183 mil. Mesmo assim, a queda de empregos no segmento entre 2018 e 2019 chega ao patamar dos 10 mil empregos. Entre 2018 e 2021, há, no segmento, uma perda de 19 mil empregos, que foram parcialmente compensados pelo aumento dos empregos considerados *Corporate and Others*.

O que o Gráfico 4 mostra é que o segmento automotivo foi o principal responsável pelo formato da curva apresentada no Gráfico 3, seja em seu momento ascendente, seja em seu momento descendente. Cabe agora, com o Gráfico 5, verificar a distribuição dos empregos no segmento ao redor do mundo.

Gráfico 5 – Empregos automotivos na Ford por subsegmento em milhares por ano



Fonte: *Ford Motor Company* (2012-2021). Elaboração própria.

O Gráfico 5 permite visualizar a distribuição dos empregos automotivos na Ford pelos seus subsegmentos entre 2011 e 2021. Chama a atenção que a curva da América do Norte se estabilizou a partir de 2016 e não acompanhou tendência descendente da curva geral dos empregos na companhia a partir de 2018. A América do Norte é o subsegmento que mais dá lucro para a empresa. Ainda que, por meio dos documentos analisados, não seja possível

<sup>3</sup> Não é possível determinar exatamente de qual parte do mundo saíram esses funcionários do setor automotivo para serem considerados *Corporate and Others*. Exatamente no ano de 2019, a *Ford* não divulgou a distribuição dos empregos no segmento automotivo pelo mundo.

acompanhar a evolução dos empregos por país, cabe fazer algumas observações: o mercado estadunidense, por suas dimensões e pela identificação que tem com a marca *Ford*, é um dos mais importantes para a companhia; o México é um país onde os custos de produção, sobretudo no que se refere à força de trabalho, é baixo. Portanto, trata-se de uma região estratégica para a empresa em nível global.

Com efeito, a curva que mais se parece com aquela apresentada no Gráfico 3 é a curva da Europa. A curva da Ásia Pacífico, entre 2014 e 2018, apresenta uma queda que pode ser explicada pelo fechamento das fábricas em 2016. O que é digno de nota é que cinco unidades fabris foram fechadas, porém isso representou uma queda de apenas dois mil postos de trabalho em 2016, o que indica que essas plantas usavam pouca força de trabalho empregada diretamente pela *Ford* – uma média de quatrocentos funcionários/fábrica.

A curva da América do Sul, aquela de maior interesse para os objetivos deste artigo, é a que apresenta, em termos proporcionais, a maior discrepância entre seu pico e seu ponto mais baixo. Entre 2013 e 2021, o número de postos de trabalho gerados pela *Ford* no continente caiu 77,78%. Os números mostram que mesmo antes de fechar as plantas brasileiras, as operações da *Ford* na América do Sul vinham tendo problemas. Até 2017, a empresa, no cômputo geral, vinha contratando; na América do Sul, a partir de 2014, começa a demitir – mantendo o mesmo número de fábricas. Aparentemente, a crise chegou primeiro à América do Sul e depois à Europa e ao Oriente. O fechamento da planta de São Bernardo do Campo (SP), em 2019, é responsável pela diferença, para menos, de dois mil empregos em relação ao ano anterior. O fechamento das plantas de Camaçari (BA), Taubaté (SP) e a da *Troller*, em Horizonte (CE), é responsável pelo nível de emprego ter caído pela metade na América do Sul entre 2020 e 2021. Porém, entre 2013 e 2018, sem fechar uma única planta, a empresa demitiu o equivalente ao número de trabalhadores nas duas unidades paulistas e nas duas nordestinas quando foram fechadas.

As operações da empresa na América do Sul vinham dando prejuízo. O fato de a planta de São Bernardo do Campo ser antiga e produzir principalmente caminhões, o que ia contra as diretrizes da então nova gestão da empresa, fez com que fosse a primeira a ser fechada. Os custos de transporte dos motores de Taubaté para Camaçari fizeram com que a fábrica do interior de São Paulo se tornasse supérflua, já que na unidade baiana também eram produzidos motores. Porém, a *Ford* optou por fechar ambas em 2021. A fábrica de Camaçari vinha operando muito abaixo de sua capacidade produtiva e tornou-se pouco viável, mesmo recebendo incentivos fiscais.

Entretanto, é errôneo afirmar que o Brasil está fora das estratégias globais da empresa. O que ocorreu, em 2021, foi uma re colocação do papel do País no âmbito das estratégias empresariais. O comunicado à imprensa de janeiro de 2021, intitulado “Ford avança na reestruturação da América do Sul, encerra as operações de manufatura no Brasil e atende clientes com nova linha de produtos”, deixa evidente que as operações sul-americanas estão sendo reestruturadas – não encerradas – e que o imperativo por trás dessa reestruturação é a competitividade necessária para satisfazer as demandas da CCT em termos de retorno financeiro:

---

A Ford está constantemente avaliando seus negócios em todo o mundo, incluindo a América do Sul, fazendo escolhas e alocando capital de forma a avançar em seu plano de atingir uma margem corporativa EBIT de 8% e gerando um forte e sustentável fluxo de caixa. O plano da Ford prevê o desenvolvimento e a oferta de veículos conectados de alto valor agregado e qualidade – cada vez mais eletrificados –, com serviços acessíveis a uma gama mais ampla de consumidores (FORD MOTOR COMPANY, 2021).

A eletrificação, palavra de ordem na empresa, aparece como elemento importante dessa reestruturação. A menção aos veículos “de alto valor agregado” indica o caminho pelo qual tem seguido a empresa na América do Sul: a *Ford* deixou de vender veículos populares no continente, para vender picapes e SUVs para uma fração da população de alto poder aquisitivo. Mas nesse novo arranjo ainda há espaço para os trabalhadores brasileiros, ou, ao menos, alguns trabalhadores muito específicos.

Em maio de 2022, a *Ford* anunciou a contratação de 500 engenheiros para seu Centro de Desenvolvimento e Tecnologia, localizado em Camaçari. Ao encerrar a produção na fábrica baiana, a empresa não demitiu a totalidade de seus engenheiros, que continuaram trabalhando em *home office*. A ideia é de que os engenheiros brasileiros trabalhem no desenvolvimento de produtos, patentes, tecnologias e *softwares* para alimentar a produção alhures. Nas palavras de um engenheiro entrevistado:

A gente tem engenheiros muito bons. Tinha um supervisor brasileiro que foi trabalhar no Vale do Silício. Pegaram aqui o cara e levaram ele pra lá. [...] Então eles preferem manter a engenhairada [sic] daqui que é mais barato, *home office*, não estou pagando porra nenhuma, só o salário, por enquanto aproveita pros Estados Unidos, não contrato engenheiro americano, fico lá com os tupiniquim [sic], que já sabem falar inglês, que já sabem mexer em todo o sistema da Ford (Entrevista em 9 nov. 2021).

Os engenheiros brasileiros foram responsáveis pelo desenvolvimento do EcoSport, modelo de alta rentabilidade para a Ford durante quase duas décadas. Trata-se, pois, de mão de obra de alta qualificação e que pode ser útil para a empresa do ponto de vista global. Nesse sentido, é uma forma de inserção do Brasil na globalização baseada em trabalho altamente qualificado, ainda que, comparativamente, possa ser mais barato para a empresa. De outra parte, é uma forma de inserção totalmente voltada para fora, que dificilmente trará ganhos para a indústria nacional.

### **Ação sindical ante o fechamento das plantas da Ford**

O fenômeno do fechamento das fábricas da *Ford*, apesar de seu caráter global, não produziu uma ação sindical conjunta no plano internacional. Isso não quer dizer que não exista nenhum tipo de rede dos trabalhadores na *Ford*: há um comitê mundial que se reúne anualmente e que já logrou, juntamente à IndustriALL, federação sindical global que representa

os trabalhadores na indústria, a assinatura de um Acordo-Marco Global junto à empresa. Esse acordo aborda temáticas relevantes, sobretudo quanto à garantia de direitos para trabalhadores de empresas terceirizadas e de fornecedoras.

A criação do comitê mundial se deveu, em larga medida, à atuação da *United Auto Workers* (UAW), sindicato estadunidense. A UAW, com efeito, se encontra em posição privilegiada, uma vez que tem acesso à direção mundial da empresa, por se encontrarem no mesmo país. Antes de 2009, já havia algumas formas de cooperação internacional: quando a *Ford* abriu fábricas na Rússia, por exemplo, os sindicalistas brasileiros ajudaram os russos a se organizar. Houve também experiências de articulações entre trabalhadores europeus (ANNER *et al.*, 2014).

Nas reuniões do comitê mundial, a empresa apresenta dados sobre seu desempenho no ano anterior e os trabalhadores expõem suas demandas. O espaço das reuniões é utilizado como instrumento de pressão para a resolução de conflitos – os casos de reversão de demissões na Índia e na Tailândia foram um êxito dessa estratégia. Esses casos são exemplos de pressão em nível internacional para a resolução de conflitos locais. Porém, quando se trata de decisões globais da empresa, como o fechamento de plantas, a atuação sindical em âmbito internacional não é capaz de reverter. Quando a *Ford* anunciou o fechamento da planta de São Bernardo do Campo, também estava encerrando a produção de unidades fabris na França e na Rússia. Nesse momento, a atuação internacional caminhou na direção de troca de informações a respeito da condução do processo de fechamento em cada país, sobretudo no que se refere aos termos dos acordos coletivos.

Dessa forma, devem ser observados obstáculos relevantes à consolidação da solidariedade internacional.

Em primeiro lugar, conforme aponta Melo (2018), o fato de a *Ford* ser uma empresa de origem estadunidense a torna mais refratária ao compartilhamento de informações com os trabalhadores do que as empresas alemãs, onde a legislação determina a presença de trabalhadores no conselho de gestão das empresas. Esse fator faz com que, por exemplo, os trabalhadores fiquem sabendo pela imprensa, ou pouco antes da imprensa, como no caso de São Bernardo do Campo, da decisão de fechamento da fábrica onde trabalham e tenham menos tempo para preparar uma reação e tentar reverter a decisão da empresa.

Em segundo lugar, há o estabelecimento de concorrência entre plantas por investimentos, uma estratégia empresarial que não apenas desincentiva a solidariedade, como pode fomentar xenofobia. Um entrevistado relata as dificuldades de negociar, antes do fechamento da planta de São Bernardo do Campo, a vinda de uma nova linha para manter a fábrica:

E a gente pautando a empresa [para ela investir na planta] e [ela respondendo] “não, nós vamos ver, então vocês têm que concorrer com o México, vocês têm que concorrer com a Argentina, porque na Argentina o custo-hora-carro é um, México é outro, São Bernardo tá mais caro porque é uma fábrica obsoleta. Então vamos investir na fábrica!” e não vi esse investimento (Entrevista em 13 jun. 2022).

Em terceiro lugar, deve-se atentar para o fato de que essa lógica concorrencial cria vencedores e perdedores. O relato de outro sindicalista de São Bernardo do Campo dá conta da dificuldade de construção da solidariedade mesmo em âmbito nacional:

Então, infelizmente, tenho que te dizer isso, poderia ter tido dos próprios trabalhadores da Ford no Brasil uma resistência geral, mas acabou que o problema não era deles, era nosso de São Bernardo, depois se tornou problema deles, né? Que é aquele negócio, né, um dia não é comigo, mas depois vai ser (Entrevista em 26 maio 2022).

Em quarto lugar, deve-se observar que os sindicalistas da UAW contribuíram para que os sindicalistas de São Bernardo do Campo se reunissem, ainda em 2019, com a direção global da empresa em sua sede, em Dearborn, servindo de intermediários para marcar a reunião. Todavia, há uma espécie de ressentimento por parte dos sindicalistas brasileiros, pelo fato de seus companheiros estadunidenses não terem permanecido na reunião. Conforme foi mostrado anteriormente, o subsegmento da *Ford* na América do Norte é o único no mundo que tem mantido o nível de emprego relativamente estável, enquanto a empresa vem demitindo trabalhadores há mais tempo na América do Sul do que em qualquer outra parte do mundo. Esse, porém, não é o único motivo para a postura dos sindicalistas da UAW. Em anos recentes, o sindicato estadunidense tem enfrentado problemas com a Justiça em meio a denúncias de corrupção, que derrubaram parte de sua diretoria.

Dessa forma, uma ação coordenada em âmbito internacional, que, no limite, poderia desembocar numa resistência em nível global do poder da empresa transnacional, não se mostrou viável. A ação sindical se voltou, portanto, à defesa da manutenção do território produtivo enquanto tal. Em São Bernardo do Campo, uma vez que não foi possível demover a empresa de sua decisão, a estratégia adotada foi a da defesa dos empregos metalúrgicos, que seriam mantidos por meio da venda da planta para outra montadora (BICEV; MELO, 2022). No caso do fechamento das demais plantas no Brasil, houve ainda um obstáculo extra: diferentemente de quando fechou a planta de São Bernardo do Campo, a *Ford*, ao fazer seu anúncio, determinou que seu efeito seria imediato<sup>4</sup>. Não foram, portanto, produzidos os últimos veículos das linhas do Ka e do EcoSport em Camaçari – as últimas unidades foram, de fato, destruídas. Diferentemente de São Bernardo do Campo, portanto, os trabalhadores não puderam entrar em greve para negociar, pois já não havia produção a ser parada. Em Taubaté, a negociação da rescisão dos contratos com o sindicato se deu por meio de intervenção do Ministério Público do Trabalho. A postura da empresa foi, pois, mais intransigente.

Tendo em vista os robustos incentivos fiscais recebidos pela *Ford* para a instalação e manutenção da planta de Camaçari, os sindicatos iniciaram uma campanha de nacionalização dos bens da Ford. A ideia era de que o Estado assumisse aqueles bens e os repassassem a outra

---

<sup>4</sup> A exceção fica por conta da planta da *Troller* em Horizonte (CE), que produziu sua última unidade em outubro de 2021, nove meses após o anúncio do fechamento.

montadora. Com cunho de defesa da soberania nacional, a proposta, que seria apresentada como projeto de lei no Congresso, acabou não vingando. A *Ford* foi condenada na Justiça a devolver, porém, 2,5 bilhões de reais que havia recebido em incentivos fiscais ao governo da Bahia.

Como resultado da ação sindical em São Bernardo do Campo, Camaçari e Taubaté, houve a assinatura de acordos coletivos que estabeleceram condições para que os trabalhadores demitidos não saíssem com apenas aquilo que a empresa tencionava oferecer. Os sindicatos foram capazes de tornar mais caros os fechamentos das fábricas. Com pouco apoio no âmbito do Estado, porém, os sindicatos não conseguiram lograr os objetivos de manutenção dos empregos fabris. A possível exceção talvez seja Camaçari, uma vez que existe a perspectiva de compra das instalações da *Ford* pela empresa chinesa BYD, embora, no momento em que este artigo está sendo redigido (final de outubro de 2022), não tenha havido nenhum anúncio oficial quanto a isso. No que se refere às plantas paulistas, ambas foram vendidas para a Construtora São José, mesma empresa que havia comprado a fábrica do bairro do Ipiranga em São Paulo (SP), nos anos 1990.

A planta de São Bernardo do Campo poderia ter tido um destino diferente. Em setembro de 2019, a CAO A formalizou a intenção de compra das instalações da *Ford*, com o objetivo de produzir veículos de alguma marca chinesa sob licença, num modelo próximo ao que ela utiliza em sua parceria com a *Chery*. Todavia, o negócio acabou não se concretizando por falta de financiamento para realizar a compra. O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC chegou a se reunir com representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que negara um empréstimo à CAO A, uma vez que não há linha de financiamento para aquisições. Com a desistência da CAO A, outros grupos, de origem chinesa, se interessaram pelas instalações, porém, com a pandemia de covid-19, que atingiu primeiro a China, esses grupos recuaram e a *Ford* vendeu a planta para a construtora.

Ao longo do processo de fechamento da planta de São Bernardo, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC buscou aporte do Estado, fosse para demover a *Ford* de sua decisão, fosse para atuar ativamente na manutenção dos empregos. Após reunião infrutífera com o então vice-presidente Hamilton Mourão, verificou-se que não haveria qualquer aporte na esfera federal. Nas esferas estadual e municipal, a situação foi um pouco diferente. Foi numa reunião entre representantes da *Ford* e o então governador de São Paulo, João Doria Jr., que se decidiu pela ideia da venda do imóvel. O sindicato aderiu a essa ideia e passou a colaborar ativamente para concretizá-la. O encerramento da greve, em abril de 2019, se deu exatamente para que potenciais compradores pudessem ver a fábrica funcionando. Malgrado o resultado final não ter sido o almejado, desde então, a estratégia de buscar a venda das plantas que fecharam se proliferou para os casos da *Ford* em Taubaté e Camaçari, da *Troller* em Horizonte e da *Mercedes-Benz* em Iracemápolis (SP). Sem o aporte do governo federal, coube aos governos estaduais e, por vezes, aos sindicatos, a busca, nem sempre frutífera, por compradores.



## Conclusões

O fechamento das plantas da *Ford* no Brasil é a culminação de um processo de demissões que a empresa vinha fazendo na América do Sul, onde a empresa vinha obtendo prejuízo, ao longo da última década, e antes de começar a demitir no restante do planeta. Ele é parte da reestruturação global da empresa que tem como objetivo último manter a competitividade e remunerar seus acionistas, membros da CCT. Esse redesenho (*redesign*) – o termo é da própria empresa – acaba por se tornar também um redesenho das próprias relações de classe ao redor do mundo. Como demonstrado no caso das fábricas na Ásia Pacífico fechadas em meados da década, a empresa adotou uma estratégia de encerrar a produção em regiões onde não conseguia ganhar mercado, o que obsta um aumento da lucratividade.

Com o fim da produção de veículos *Ford* no Brasil, o funcionário da empresa no País não é mais o trabalhador metalúrgico do chão de fábrica, é o engenheiro que desenvolve produtos a serem produzidos alhures. Aqueles funcionários diretos e indiretos que perderam seus empregos não necessariamente conseguem se recolocar em funções similares, tampouco no mesmo setor.

O Estado brasileiro, no nível federal, não interveio na situação. No nível estadual, os esforços empreendidos visavam apenas a substituir uma transnacional por outra, sem alterar a relação de dominação em que o externo prevalece sobre o interno. Ainda que no âmbito sindical tenham surgido propostas de cunho protecionista em relação às forças externas, elas não lograram força política para prevalecer – caso da proposta de nacionalização dos bens da *Ford*.

Uma alternativa para que os trabalhadores sejam menos dependentes de conjunturas políticas nacionais para erigir formas de regulação do capitalismo global – em que pese a contradição de se regular nacionalmente um poder que extrapola as nações – é a construção das redes sindicais globais. Porém, no caso da *Ford*, a despeito de a rede funcionar e já ter obtido vitórias, como a conquista da assinatura de um Acordo Marco-Global, há ainda alguns entraves para a construção de uma solidariedade internacional mais sólida, que seja capaz de intervir de fato nas estratégias globais da empresa, de maneira a evitar o fechamento de fábricas e, assim, estabelecer uma forma de regulação transnacional.

## Referências

- ANNER, Mark *et al.* Determinantes industriais da solidariedade transnacional: política intersindical global em três setores. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 28, n. 81, p. 229-250, 1 ago. 2014.
- ARBIX, Glauco *et al.* O Brasil e a nova onda de manufatura avançada: o que aprender com a Alemanha, China e Estados Unidos. **Novos Estudos**, São Paulo, v. 36, n. 3, p. 29-49, nov. 2017.
- BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. **Retorno à condição operária**: investigação em fábricas da peugeot na França. São Paulo: Boitempo, 2009.

- BEYNON, Huw. O sindicalismo tem futuro no século XXI? *In*: SANTANA, Marco Aurélio; RAMALHO, José Ricardo (org.). **Além da Fábrica**: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. São Paulo: Boitempo, 2003. p. 64-71.
- BICEV, Jonas Tomazi; MELO, Filipe Augusto Freitas. Atores locais no processo de fechamento da planta da Ford em São Bernardo do Campo. *In*: RODRIGUES, Iram Jácome; RAMALHO, José Ricardo; LIMA, Jacob Carlos (org.). **Trabalho e sindicalismo**: Reflexões a partir do contexto pandêmico. São Paulo: Annablume, 2022. p. 209-236.
- BROWN, Wendy. **Nas ruínas do neoliberalismo**: a ascensão da política antidemocrática no ocidente. São Paulo: Politeia, 2019.
- CARROLL, William K. **The making of a transnational capitalist class**: corporate power in the twenty-first century. London; New York: Zed, 2010.
- CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DICKEN, Peter. **Global shift**: mapping the changing contours of the world economy. New York: Guilford Press, 2015.
- DURAND, Jean-Pierre. **The invisible chain**: constraints and opportunities in the new world of employment. Hampshire: Palgrave, 2007.
- EVANS, Peter. Is it Labor's Turn to Globalize? Twenty-first Century Opportunities and Strategic Responses. **Global Labour Journal**, v. 1, n. 3, p. 352-379, 2010.
- FORD MOTOR COMPANY. **Annual Report**. 2012-2021. Disponível em: <https://shareholder.ford.com/Investors/financials/default.aspx#annual-reports>. Acesso em: 03 nov. 2022.
- FORD MOTOR COMPANY. **Ford avança na reestruturação da América do Sul, encerra as operações de manufatura no Brasil e atende clientes com nova linha de produtos**. 2021. Disponível em: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fsa/br/pt/news/2021/01/11/ford-avanca-na-reestruturacao-da-america-do-sul--encerra-as-oper.html>. Acesso em: 17 jan. 2021.
- FRASER, Nancy. A Triple Movement? Parsing the Politics of Crisis after Polanyi. *In*: BURCHARDT, Marian; KIRN, Gal (org.). **Beyond Neoliberalism**. Cham: Springer International Publishing, 2017. p. 29-42.
- FRASER, Nancy; JAEGLI, Rahel. **Capitalismo em debate**: uma conversa na teoria crítica. São Paulo: Boitempo, 2020.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1998.
- HENDERSON, Jeffrey. *et al.* Redes de Produção Globais e a análise do desenvolvimento econômico. **REPOCS - Revista Pós Ciências Sociais**, São Luís, v. 8, n. 15, p. 143-170, 2011.
- HIRATUKA, Célio; SARTI, Fernando. Transformações na estrutura produtiva global, desindustrialização e desenvolvimento industrial no Brasil. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 37, n. 1, p. 189-207, 2017.
- MELLO E SILVA, Leonardo G. Inovações do sindicalismo brasileiro em tempos de globalização e o trabalho sob tensão. *In*: SINGER, André; LOUREIRO, Isabel (org.). **As contradições do lulismo**: a que ponto chegamos? São Paulo: Boitempo, 2016. p. 93-122.
- MELO, Filipe Augusto Freitas. **Representando os trabalhadores**: Organização no Local de Trabalho no ABC Paulista. 2018. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- MUNCK, Ronaldo. Labour Dilemmas and Labour Futures. *In*: MUNCK, Ronaldo; WATERMAN, Peter (org.). **Labour Worldwide in the Era of Globalization**. London: Palgrave Macmillan UK, 1999. p. 3-23.

- MUNCK, Ronaldo. Globalization and the Labour Movement: Challenges and Responses. **Global Labour Journal**, v. 1, n. 2, p. 218-232, 2010.
- OLIVEIRA, Francisco de. A dominação globalizada: estrutura e dinâmica da dominação burguesa no Brasil. *In*: BASUALDO, Eduardo M.; ARCEO, Enrique O. (org.). **Neoliberalismo y sectores dominantes**: Tendencias globales y experiencias nacionales. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 265-291.
- OLIVEIRA, Francisco de. Quem canta de novo L'Internationale? *In*: OLIVEIRA, Francisco de. **Brasil**: uma biografia não autorizada. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 79-114.
- PHILLIPS, Peter. **Giants**: the global power elite. New York: Seven Stories Press, 2018.
- ROBINSON, William I. **Una teoría sobre el capitalismo global**: producción, clase y Estado en un mundo transnacional. México: Siglo XXI, 2013.
- ROBINSON, William I. **Global capitalism and the crisis of humanity**. New York City: Cambridge University Press, 2014.
- ROBINSON, William I. Debate on the New Global Capitalism: Transnational Capitalist Class, Transnational State Apparatuses, and Global Crisis. **International Critical Thought**, Londres, v. 7, n. 2, p. 171-189, 2017.
- ROBINSON, William I. Can Global Capitalism Endure? **Revista de Estudios Globales. Análisis Histórico y Cambio Social**, Murcia, Espanha, v. 1, n. 1, p. 13-41, 2021.
- RODRIGUES, Leôncio Martins. **Destino do sindicalismo**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.
- RODRIK, Dani. Premature deindustrialization. **Journal of Economic Growth**, Washington, v. 21, n. 1, p. 1-33, 2016.
- SKLAIR, Leslie. **Globalization**: capitalism and its alternatives. Oxford; New York: Oxford University Press, 2002.
- STRECK, Wolfgang. **Tempo comprado**: a crise adiada do capitalismo democrático. São Paulo: Boitempo, 2018.
- VAN DER LINDEN, Marcel. **Trabalhadores do mundo**: Ensaio para uma história global do trabalho. Campinas: Unicamp, 2013.
- WATERMAN, Peter. The New Social Unionism: A New Union Model for a New World Order. *In*: MUNCK, Ronaldo; WATERMAN, Peter (org.). **Labour Worldwide in the Era of Globalization**. London: Palgrave Macmillan UK, 1999. p. 247-264.
- WEBSTER, Edward; LAMBERT, Rob; BEZUIDENHOUT, Andries. **Grounding globalization**: labour in the age of insecurity. Oxford: Blackwell, 2008.

Recebido em: 03/11/2022

Aceito em: 30/03/2023