

SANTANA, Marco A. (2000a). "Trabalho, trabalhadores e sindicatos em meio ao vendaval contemporâneo". *Dados*, vol. 43, nº 2, Rio de Janeiro, IUPERJ.

_____. (2000b). "As centrais sindicais brasileiras e a reestruturação produtiva". *Sociologias*. Porto Alegre, v. 4, p. 186-225, 2000

_____. (2002). "O sindicalismo brasileiro nos anos 1980/2000: do ressurgimento à reorientação". *CADERNOS Adenauer*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer.

SINDIPEÇAS (1997). *O desempenho do setor de autopeças - 1996*. São Paulo.

SOUZA, D.; Santana, M.A. e Deluiz, N. (1999). *Trabalho e educação: centrais sindicais e reestruturação produtiva no Brasil*. Rio de Janeiro: Quartet.

STEWART, Paul et al (2001) "Control for whom? Work organisation automobile industry in the North America". *Actes du GERPISA*, nº 30, Paris, October 2001.

TRABALHADORES, SINDICATOS E NOVAS ÁREAS INDUSTRIAIS NO BRASIL*

BCH-UFC
PERIÓDICOS

Introdução

Na década de 1990, trabalhadores e sindicatos brasileiros vivenciaram um período de transformações significativas no mercado de trabalho, na organização do processo produtivo e nas formas de negociação coletiva. O que se convencionou chamar de *reestruturação produtiva*, além de re-configurar a produção, buscou flexibilizar as relações de trabalho, fragilizando o poder de contestação dos trabalhadores.

Na verdade, essa situação colocou em xeque a constituição do movimento sindical brasileiro como ator político relevante, ocorrido no contexto econômico e político dos anos 1970 e 1980, e que resultou, inclusive, na criação da principal central sindical do país, a Central Única dos Trabalhadores (CUT). Nesse período anterior, a base de atuação dos sindicatos estava ligada aos setores mais internacionalizados da economia, principalmente na indústria automobilística da região do ABC paulista, cinturão industrial da cidade de São Paulo. A partir das greves dos metalúrgicos de 1978, 1979

JOSÉ RICARDO RAMALHO e MARCO AURÉLIO SANTANA**

RESUMO

O objetivo desse artigo é analisar o envolvimento de trabalhadores metalúrgicos e de seus sindicatos locais nos processos de transformação advindos da construção, nos anos 90, de novas fábricas de automóveis em regiões brasileiras com pouca tradição industrial. O exemplo a ser analisado tem como base a experiência dos metalúrgicos da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen, localizada em Resende (no Estado do Rio de Janeiro), e de seus órgãos de representação de classe. Neste sentido, estarão em tela as ações do Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda-RJ, principalmente através de sua sub-sede de Resende, e da comissão de fábrica dos trabalhadores da empresa, diante dos desafios colocados pelo "consórcio modular", expressão cunhada para descrever as inovações implantadas no processo produtivo daquela empresa.

ABSTRACT: WORKERS, LABOR UNIONS AND NEW INDUSTRIAL AREAS IN BRASIL

The article analyses the involvement of metallurgy workers and their local labor unions in transformations that originated by the construction of new automobile plants, in the 1990s, in Brazilian regions with little industrial tradition. The case study is based on the experience of metallurgy workers of the Volkswagen bus and truck plants, located in the Resende (Rio de Janeiro), and their entities of class representation. It focuses on the actions of metallurgy workers of the Volta Redonda (Rio de Janeiro) through its branch in Resende, and factory commission of workers within the plants especially in regards to "modular consortium", a concept used to describe innovations in the labor process in that company.

* Versão anterior deste texto foi apresentada no X Congresso Brasileiro de Sociologia (Fortaleza, 3-6 de setembro de 2001). Esta nova versão se beneficia de resultados parciais da pesquisa "O Global e o Local: os impactos sociais da implantação do pólo automotivo do Sul Fluminense", apoiada pela FAPERJ (através do Programa "Cientistas do Nosso Estado") e pelo CNPq. Ela incorpora também dados do *survey* Unitrabalho/UFRJ "Um perfil dos Metalúrgicos da Volkswagen de Resende-RJ", realizado em 2001.

** Respectivamente, professores do Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia (UFRJ) e do Mestrado em Memória Social e Documento (UNIRIO).

e 1980 se desencadeou todo um processo de reativação de um sindicalismo que se encontrava cerceado pela ação do Estado autoritário e pela legislação corporativista. A importância e a hegemonia desse chamado "novo sindicalismo", ainda que não exclusivamente, se construiu no local de maior concentração de montadoras de veículos do país e nas experiências de representação coletiva organizadas no chão de fábrica.

A liberalização econômica dos anos 1990, com a abertura do mercado para a concorrência externa atingiu vários setores industriais, dentre os quais o setor automobilístico, colocando em questão o acúmulo político alcançado pelos trabalhadores. A necessidade de se adaptar aos novos tempos de competição levou estes setores a um intenso processo de reestruturação, com mudanças ao nível tecnológico, maior exigência com os fornecedores e reorganização do trabalho, em busca de um aumento da produtividade. Apesar das dificuldades, pode-se dizer que os sindicatos ligados à indústria automobilística se articularam

para enfrentar o processo de negociação das novas formas de gestão e suas conseqüências concretas, como o aumento do desemprego e da precarização do trabalho.

A ação sindical, contudo, pareceu se defrontar com dificuldades adicionais. As montadoras de veículos, ao longo da década de 1990, inauguraram uma nova fase de investimentos, optando pela construção de novas fábricas em regiões com pouca tradição operária. As facilidades oferecidas pelo “regime automotivo brasileiro”, praticamente isentaram de risco a inversão das empresas, provocando uma intensa disputa política e econômica entre estados e municípios. As facilidades oferecidas, na maior parte das vezes, isentaram as empresas de impostos municipais e obras de infra-estrutura, sendo que uma boa parte dos recursos para a própria construção das fábricas foi adiantada pelos bancos estatais ou mesmo pelos tesouros estaduais.

A implantação de novas montadoras mostrou ainda uma mudança de estratégia com relação à força de trabalho. Houve um movimento claro de buscar alternativas fora da região do ABC, embora continuem concentradas no sudeste e no sul do país. O elemento sindical pode ser incluído, com relevo, dentre as razões para essa tomada de decisão. Uma constante nas novas localidades tem sido o fato de que ou tinham sindicatos inexperientes ou “deveriam ter” sindicatos mais receptivos às iniciativas empresariais.

O objetivo desse artigo é analisar o envolvimento dos trabalhadores metalúrgicos e de suas formas de representação nesse processo de transformações, a partir da implantação de novas fábricas e de novas iniciativas de organização da produção em áreas geográficas com pouca tradição no setor automobilístico. Parte-se da pressuposição segundo a qual diante do quadro de desafios colocados ao movimento sindical brasileiro na virada de século, o sindicato de base assume importância analítica central. Por exemplo, é sobre ele que recai a tarefa imediata da representação de interesses dos trabalhado-

res face aos processos de reestruturação das empresas. Em um cenário de parca organização no local de trabalho, o sindicato local assume foro privilegiado de negociação (quando ela existe) destes processos. Cabe também ao sindicato lidar com os impactos imediatos, políticos e financeiros, da redução do número de associados. Enfim, até que chegue aos organismos intersindicais de cúpula, de certa forma filtrada pela variedade e peso diferenciado dos sindicatos que lhes dão suporte, a chamada crise do sindicalismo, passa, necessária e primeiramente, pelo sindicato local.

O exemplo a ser analisado tem como base a experiência dos metalúrgicos da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen em Resende (no estado do Rio de Janeiro), e de seus órgãos de representação de classe. Neste sentido, estarão em tela as ações do Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda, principalmente através de sua sub-sede de Resende, e da comissão de fábrica dos trabalhadores da empresa.

Inaugurada no final de 1996, além de significar a instalação de um novo pólo industrial na região sul fluminense, a VW de Resende traz também a novidade de ter sido anunciada como um modelo de fábrica do século XXI, pela introdução do chamado “consórcio modular”, proclamado como uma “revolução” organizacional. Esse elemento adicional confere à experiência sindical da região uma interessante especificidade, que passamos a analisar.

Sindicatos, trabalhadores e as mudanças na indústria automobilística dos anos 90

A reestruturação industrial produziu impactos no movimento sindical como um todo. Porém, no setor automobilístico, geralmente um laboratório dos processos de transformação, as mudanças têm sido bastante significativas. O que se deu efetivamente foi que o pano de fundo que conjugava desemprego e precariedade no trabalho fez também com que os sindicatos mudassem formas de atuação e pautas de reivindi-

cação. Nos anos de 1980, a questão econômico-salarial tinha prioridade; já nos anos de 1990 (principalmente em sua segunda metade), a temática da garantia do emprego e as tentativas de combate ao desemprego assumem o primeiro plano.¹ Além disso, os sindicatos buscaram outras alternativas que ampliassem seu escopo de ação, contribuindo para a consolidação de novas institucionalidades (CASTRO, 1997).

Isso ocorreu em uma lógica que foi desde o sindicato de base até as estruturas intersindicais. Neste sentido, as centrais sindicais de maior relevo, bem como os sindicatos a elas ligados, acabaram por se envolver em projetos os mais variados em termos de formação profissional, constituição de cooperativas de trabalho e intermediação entre trabalhador e emprego, através de agências e centros de solidariedade.² Em muitos casos, este envolvimento se deu de forma defensiva, sem a necessária conjugação com movimentos de mobilização dos trabalhadores.

No caso das áreas mais tradicionais do setor automobilístico, por exemplo, o sindicato do ABC tem protagonizado iniciativas que, embasadas na força política acumulada pelo sindicalismo da região, têm revelado um esforço de buscar fórmulas alternativas frente à necessidade de negociar a reorganização da produção, preservando postos de trabalho e salários e insistindo em uma maior participação operária nas decisões das empresas.

Provavelmente o exemplo mais importante e controvertido³ da busca de alternativas, em termos de negociação pelo sindicalismo do setor automobilístico, tenha sido o dos acordos obtidos através da Câmara Setorial do complexo automotivo, ocorrido na metade dos anos 1990. Segundo Castro (1996:42), esse período revela importantes dimensões da organização e das relações industriais, e do mercado de trabalho que se tornam, pela primeira vez no país, objeto de negociação entre atores que se reconhecem como interlocutores legítimos, ao contrário das décadas anteriores, marcadas pela imposição de um regime fabril despótico quan-

to às metas e modos de organizar a produção. Nos acordos da Câmara Setorial, “se verificam as mais consistentes tentativas de negociação explícita, travada em espaços públicos, entre instituições de representação”.

Para Arbix (1997:471; e, 1996), ao distanciar-se dos padrões tradicionais de elaboração e implementação de políticas públicas, tal experiência, “ao buscar saídas para a recuperação da indústria, revelou-se, de um lado, institucionalmente inclusiva e, de outro, economicamente eficaz”. Ela teria se mostrado “capaz de incorporar os sindicatos de trabalhadores nos centros de decisão de macro orientações industriais – ao lado de agências do Estado e de associações empresariais –, assim como de implementar políticas consensuais que interfeririam positivamente no desempenho da economia”.

A participação dos trabalhadores em um processo como esse acabou por reverberar no interior do movimento sindical de forma mais ampla. Rodrigues (1995:29), por exemplo, identifica nos acordos das Câmaras Setoriais uma mudança no interior do sindicalismo da CUT e, principalmente, em sua principal base, o sindicato dos metalúrgicos do ABC. De uma atuação mais de confronto, os sindicatos estariam mudando para um comportamento de “cooperação conflitiva”, em que o conflito é explicitado, mas há uma preocupação também com o tema da cooperação.

Ao mesmo tempo em que os trabalhadores e suas organizações buscavam lidar com o quadro de mudanças no cenário internacional e nacional, Estado e empresas também faziam seus movimentos. O aumento dos investimentos diretos externos, no país, na década de 1990, com destaque para a indústria automobilística, e a estratégia de descentralização industrial aplicada pelas empresas desse setor, se aliam aos incentivos oferecidos pelo governo federal. De dezembro de 1995, até setembro de 1998, as montadoras multinacionais investiram US\$ 10,683 bilhões na reestruturação das plantas já existentes e na construção de novas (Rodríguez-Pose &

Arbix,1999). O “novo regime automotivo” pretendeu ser um instrumento para consolidar e atrair investimentos para o setor. Na avaliação de Rodríguez-Pose e Arbix (idem), os principais objetivos fixados foram manter em funcionamento as grandes montadoras e as indústrias de autopeças já instaladas no país; reestruturar as empresas brasileiras do setor; atrair novas companhias e estimular a construção de novas plantas e marcas; consolidar o Mercosul e reforçar a posição do Brasil como seu ator chave, atraindo empresas que poderiam alocar seus investimentos em outras regiões.

A experiência de Resende – RJ ⁴

Entre as características marcantes da reestruturação da cadeia automotiva brasileira na última década, destaca-se a questão da reespecialização dos novos investimentos e das novas fábricas. Deve-se ressaltar que, embora a desconcentração industrial já viesse atingindo os principais estados do sudeste desde a década de 1970 (Pacheco, 1999), a abertura comercial dos anos de 1990, revelou especificidades, especialmente no que se refere ao setor automobilístico. O movimento de saída das áreas de produção mais tradicionais na produção de veículos, como o ABC paulista, e a acirrada disputa pelos novos investimentos provocaram uma verdadeira “guerra” de vantagens e renúncias fiscais oferecidas às montadoras. Em alguns lugares, inclusive, o Estado participou como investidor ou enquanto avalista do investimento, sem que possuísse controle sobre as operações.

Entre os estados que entraram na disputa por esses novos investimentos, o Estado do Rio de Janeiro foi um dos mais destacados. Com a presença da fábrica da VW e a construção da fábrica da PSA – Peugeot/Citroen nos municípios contíguos de Resende e Porto Real, no Vale do Paraíba, o estado vem tentando reverter uma participação secundária nesse setor. Uma avaliação recente da indústria de autopeças no Rio de Janeiro, por exemplo, in-

dicou como esta tem se apresentado com as características de um setor antigo e decadente. (Abreu, Gitahy, Ramalho, Ruas, 2000). No entanto, nos últimos sete anos da região Sul fluminense pode-se constatar muitos planos, grandes expectativas, e novas políticas, no sentido de “vocacionar” a região para a constituição de um pólo metal-mecânico, com base na indústria automobilística.

Independente dos resultados (positivos e negativos), pode-se dizer que o volume de recursos investidos,⁵ a concretização de vários empreendimentos⁶ e as mudanças institucionais, políticas e sociais decorrentes desse processo, fornecem importantes elementos para um estudo mais aprofundado dos efeitos da implantação desse conjunto de indústrias sobre a política local, as políticas sociais e de qualificação profissional, as relações de trabalho e a ação dos sindicatos.

A fábrica de ônibus e caminhões da VW em Resende foi inaugurada em 1996 e é a única planta da empresa para esse tipo de veículo no mundo. Pode-se dizer que Resende passou a ser uma marca em função da criação do “consórcio modular”, apresentada como novidade em termos de modelo de produção (Abreu, Beynon e Ramalho, 2000 e Arbix e Zilbovicius, 1997). A proposta implementada coloca dentro da empresa os seus fornecedores, que passam a ser responsáveis diretos pela montagem dos veículos, repartindo investimentos, custos, responsabilidades e riscos.

Em termos gerais, para a região Sul fluminense, o anúncio da instalação da fábrica da VW foi considerado também um marco. É verdade que as expectativas estimuladas pelo anúncio da vinda da empresa não se confirmaram totalmente; mas houve uma intensa utilização política do fato por parte dos governos estadual e local, estimulou-se a criação de novos empreendimentos (principalmente na área de serviços) para atender às novas demandas, e muitos novos empregos diretos foram anunciados sem a devida concretização.

Deve-se dizer também que inicialmente a empresa chegou a pensar em trazer para a região os seus fornecedores, o que não se confirmou, reduzindo bastante a perspectiva de mais empregos. No entanto, todo esse processo de instalação e o atual funcionamento da empresa (e suas consorciadas) já permitem afirmar que houve mudanças no perfil sócio-econômico da região. As alterações atingiram principalmente o mercado de trabalho local; os níveis de escolarização e qualificação dos novos trabalhadores, incrementando a ação do SENAI, responsável pelo recrutamento de parte dos operários contratados até o momento; e, as atividades sindicais.⁷

Ação sindical em um contexto de novas áreas industriais – o sindicato dos metalúrgicos em Resende

A vinda das empresas da indústria automobilística para o Sul fluminense impôs uma adequação de práticas ao sindicalismo regional. Isso se deu não só pela necessidade de ter que lidar com um setor industrial bastante particular em termos de relações de trabalho, como pelo fato da VW ter optado por contratar a maior parte dos seus empregados na própria região, a maioria deles jovem, com pouca experiência de trabalho industrial e de militância sindical.

A estratégia da empresa pode ser confirmada ao constatar-se que 51% dos operários por ela recrutados situam-se na faixa entre 25 e 34 anos. O somatório destes com os que estão na faixa entre 20 e 24 anos (19%), revela uma base de cerca de 70% de trabalhadores entre 20 e 34 anos. Além disso, há um número expressivo de trabalhadores nascidos no estado do Rio de Janeiro (86%), sendo 60% naturais do município de Resende.

A experiência do “consórcio modular”, além de recrutar uma força de trabalho diferenciada, agregou novos elementos à relação capital/trabalho, forçando o sindicato a lidar com novas realidades e a aprender novas práticas. O

tratamento do processo de trabalho e das relações de trabalho pela empresa visaria o afastamento do sindicato e dos trabalhadores de qualquer discussão sobre a configuração e o funcionamento da fábrica o que, conjugado à própria estrutura do consórcio, tenderia a dificultar ao máximo ações sindicais, já supostamente minimizadas pelo que seria a docilidade das direções sindicais locais. Porém, não foi o que se viu, ao menos de forma tão completa e definitiva.

Desde os planos para a sua instalação, a VW deixava explícita sua vontade de estabelecer relações de trabalho diferentes daquelas do ABC paulista. Conforme indicado por Abreu, Beynon e Ramalho (2000), a empresa fez uma pesquisa na região para adaptar os salários aos de outras empresas do distrito industrial de Resende. Nas palavras de sua diretoria à época, não se queria “inflacionar o mercado” em termos salariais, nem mesmo repetir “os maus hábitos de São Bernardo” em termos sindicais. A idéia de uma “fuga do ABC” era uma constante nos discursos que identificavam a possibilidade da construção de uma “harmonia perfeita” com o sindicato da região Sul fluminense que, diferentemente do ABC, que é filiado à CUT, é filiado à Força Sindical, considerada pela própria VW como mais “afável” aos interesses da empresa.

Por seu turno, o sindicato dos metalúrgicos, diante das notícias e negociações acerca da instalação da fábrica da VW em Resende, tratou-a como uma oportunidade de criar mais empregos para os trabalhadores da região, e de ter, dentro de sua área de atuação, uma “empresa símbolo”, segundo palavras do seu presidente, em 1997. Mas, não enfrentou o processo de forma maniqueísta, só percebendo suas positivities. O sindicato compreendeu imediatamente o significado e as dificuldades de receber um novo e diferente contingente de operários.

Tudo isso porque este sindicato – com uma base de aproximadamente vinte e quatro mil trabalhadores – tem uma longa história de luta associada aos trabalhadores siderúrgicos da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), até recente-

mente uma empresa estatal, criada por Getúlio Vargas nos anos de 1940, que simbolizou a presença brasileira em uma área estratégica de infraestrutura industrial. Uma experiência vigorosa que não pode ser descartada de forma fácil.

O sindicato teve uma trajetória nos anos 1980 marcada pelas orientações da CUT. Era conhecido como um dos bastiões da política mais aguerrida da Central. Foi ali que em fins daquela década, durante uma greve de ocupação na CSN, três operários foram mortos por tropas do exército, em um episódio que transcendeu em muito o universo sindical e local. Nos anos 90, setores até então ligados à CUT, migram para a Força Sindical, ganham a eleição e mudam o eixo de atuação do sindicato.⁸

Não se tratava, portanto, de um sindicato completamente inexperiente, embora não tivesse sua prática associada à indústria automobilística. As relações de trabalho, diferentemente do padrão estatal, eram agora geridas por empresas multinacionais privadas, com larga experiência de negociação salarial e voltadas para obter os maiores benefícios possíveis a partir dos baixos salários da região.

A satisfação explicitada pelo sindicato quando da vinda da VW para Resende pode ter passado a idéia de que a entidade ficaria neutralizada pelo poder de convencimento da empresa, evitando uma atuação mais ativa frente à nova situação e ao desafio de negociar dentro desse novo sistema produtivo, algo que ainda não havia sido experimentado nem mesmo pelos sindicatos mais antigos do setor. Mas, as primeiras observações desses sete anos demonstram que na experiência de discussões com a VW e suas consorciadas, o sindicato dos metalúrgicos do Sul Fluminense, embora atuando defensivamente, tem revelado um efetivo movimento em prol dos interesses dos operários da VW, engajando-se em discussões exaustivas para a obtenção de vantagens salariais e de melhoria nas condições de trabalho, bem como marcando presença em assembléias realizadas nos portões da fábrica. A efetivação desse empenho ficou comprovada por

uma primeira paralisação ocorrida em novembro de 1997, bem como pela greve de uma semana em agosto de 1999. Passava-se muito longe da “harmonia perfeita” e da sonhada “docilidade” sindical.

A primeira paralisação ocorreu, para surpresa da direção da empresa, em setembro de 1997, ao final do primeiro ano de funcionamento da mesma. Este movimento foi deflagrado por conta da discriminação sofrida por um grupo de operários (montadores das empresas consorciadas), sob o argumento de que o salário pago aos mesmos correspondia à realidade de mercado na região, no momento em que era concedido reajuste ao conjunto dos trabalhadores. A isso se agregou a recusa de implantação do “banco de horas”. E não foi a única mobilização. Durante o ano de 1998, e principalmente em 1999, por ocasião de uma das crises de produção da indústria automobilística, a participação sindical foi ainda maior, culminando com a greve de 1999, a partir da qual a empresa aceitou a implantação de uma comissão de fábrica.⁹

Uma constante destes movimentos foi o debate em torno dos salários. A questão salarial tinha sido um dos elementos definidores no processo de escolha da região. Ela esteve, implícita ou explicitamente, no centro do debate tanto no período de atração de novos investimentos, como no da implantação da fábrica. O diferencial de salários era, e ainda é, bastante grande comparativamente com outras regiões industrializadas. Os dados sobre salários aferidos no *survey* que realizamos em 2001 na VW (Ramalho e Santana, 2002d), confirmam a estratégia da empresa, já que a faixa salarial entre 3 e 5 salários mínimos aparece como a que congrega a significativa maioria dos trabalhadores – 65%. Aparecem ainda 18% na faixa entre 5 e 7 salários mínimos.

Comparando-se índices locais e nacionais, tem-se o seguinte. A faixa salarial no “consórcio modular” é superior àquela da região Sul do Estado do Rio de Janeiro, tomando-se todos os setores econômicos. Porém, confirma-se a ale-

gação constantemente repetida pelo sindicato de que ela é inferior à recebida pelos metalúrgicos brasileiros em outras regiões. Conforme dados do DIEESE-subseção CNM-CUT, a média salarial dos metalúrgicos brasileiros, em geral, seria de 6,2 salários mínimos. No caso específico do setor automotivo, ela se amplia para 8,1 mínimos. Por regiões, para o setor metalúrgico em geral, o que temos é: no Rio de Janeiro, a média seria 5,7 mínimos; já no ABC, seria de 9,3 mínimos. Vale assinalar ainda que, mesmo se comparada ao salário médio dos metalúrgicos de Volta Redonda (8,5 mínimos), representados pelo mesmo sindicato, a média salarial dos trabalhadores da VW-Resende seria inferior.

Desde a instalação da empresa, os trabalhadores e a direção sindical começaram a questionar essa política, fazendo com que o sindicato entrasse decisivamente em negociações visando melhorias salariais. Mesmo saindo com uma diferença bastante considerável, tem estado sempre em tela nas falas e ações de trabalhadores e seus representantes a busca da redução das desvantagens salariais frente a outras regiões.

O que já pode ser percebido é que, para os trabalhadores e o sindicato, a experiência dos anos anteriores vai sendo incorporada, indicando acúmulo e aprendizado sobre a nova realidade. O maior exemplo disso foi a constituição de uma comissão de fábrica e o discurso recorrente do dirigente sindical local no sentido de ter uma atuação colada nas necessidades do chão-de-fábrica. Além disso, mais recentemente, os diretores do sindicato tiveram que lidar com outro fato, de certa forma, inusitado: eles foram convidados por trabalhadores terceirizados no interior da empresa para que negociassem por eles, usando o peso do sindicato dos metalúrgicos na defesa de seus direitos. Esse fato pode estar compondo uma peça a mais na superação da divisão entre trabalhadores de empresas diferentes no interior da planta, já iniciada pelas mobilizações de 1997 e 1999.

Os trabalhadores avaliam seus representantes

O processo de re-espacialização da indústria automobilística no Brasil, articulado a outros fatores da chamada reestruturação produtiva, ampliou a dificuldade do ator sindical na representação dos interesses dos trabalhadores. Tanto as áreas tradicionais, como as áreas novas, foram impactadas, cada uma a sua maneira, levando a mudanças nas práticas sindicais. Enquanto algumas áreas lutam para manter empresas e empregos, outras lutam para atraí-los; enquanto umas padecem o desemprego, outras vivenciam um certo surto de emprego. E por aí segue um sem número de possibilidades que demonstram a articulação e a assimetria deste processo.

Os sindicatos vêm sendo obrigados a enfrentar um mundo do trabalho bastante re-configurado. Se no caso das áreas tradicionais, os sindicalistas puderam de forma mais imediata lançar mão de seu acervo de experiência, independentemente dos resultados, o que dizer das regiões nas quais, ainda que houvesse alguma experiência prévia, ela se dava relacionada a outro tipo de indústria? O papel jogado pelas formas de representação dos trabalhadores, em situações como essas, ainda está por ser avaliado mais ampla e detalhadamente em todo o país, conjugando esforços preciosos que têm sido feitos em diversas localidades¹⁰. Um ponto que deve estar presente em uma tal empreita seria o tipo de avaliação que os trabalhadores vêm fazendo da ação de seus representantes em contextos como os descritos aqui, e das indicações que os mesmos fazem em termos de movimentações futuras.

No caso dos metalúrgicos da VW-Resende, podemos avançar algumas indicações. Os dados sócio-políticos recolhidos pelo *survey* mostram um número bastante significativo de trabalhadores sindicalizados na empresa – 63% –, sendo que 48% declararam participar das atividades sindicais. Isto parece demonstrar que, embora a instalação da empresa em Resende seja

recente, e que o sindicato dos metalúrgicos com sede no município ainda não acumule experiência de atuação no setor automobilístico, a ação sindical tem sido eficaz e convincente para os funcionários, estimulando a participação e a defesa dos interesses do trabalhador. Os três tipos de participação mais assinalados foram: assembléias (55%), churrascos (16%) e cursos (13%), e indicam uma atuação, até o momento, mais voltada para resolver questões com a VW e as empresas do “consórcio modular”, do que para as atividades promovidas pelo próprio sindicato em termos de sociabilidade e formação.

De forma geral, pode-se dizer que o sindicato recebeu uma avaliação favorável da maioria dos entrevistados, na medida em que 49% classificaram sua atuação como razoável e outros 32% a consideraram boa e ótima. No entanto, de certa forma servindo para relativizar estes percentuais, cerca de um quinto dos entrevistados fez uma avaliação negativa da atuação sindical, indicando o descontentamento de uma parcela dos trabalhadores com as formas pelas quais o sindicato vem conduzindo suas ações.

A avaliação do sindicato, subdividida em itens, revela que os trabalhadores têm uma expectativa de que seu órgão de representação sindical se empenhe mais dentro da fábrica, na defesa dos seus interesses. Por exemplo, quanto ao empenho do sindicato em termos da melhoria da salubridade no interior da empresa, 39% dos trabalhadores indicaram que o sindicato estaria empenhado neste aspecto, mas também um percentual semelhante – 38% – afirmou que não haveria o empenho necessário. No quesito “pressionar a gerência para promover alterações no processo de trabalho”, 43% indicaram que o sindicato estaria empenhado neste aspecto, enquanto outros 28% consideraram que sua entidade não estaria apresentando o empenho necessário. No que diz respeito ao fornecimento de informações aos trabalhadores quanto aos processos em curso no interior da fábrica, 31% indicaram que o sindicato estaria empenhado neste quesito; mas, nova-

mente, um percentual próximo – 28% – considera-o não empenhado a respeito.

Na visão dos trabalhadores, entre os temas mais importantes que deveriam orientar a ação sindical destacam-se, em termos de sua incidência: a estabilidade no emprego (71%), a promoção de cursos de formação profissional (70%), a questão salarial (63%) e as condições de trabalho (51%). Aqui aparece a preocupação essencial dos trabalhadores da fábrica com seu emprego e a consciência de que a melhoria profissional é essencial nesse mercado de trabalho. Por outro lado, continuam atentos às funções básicas de representação dentro da fábrica, com os salários e condições de trabalho. Pode-se perceber também que há uma clara prevalência de indicações de cunho mais específico, enquanto as de corte mais geral, como a luta pela terra, em defesa das estatais, etc., ficaram claramente em segundo plano.

Quando observamos os dados referentes à avaliação dos trabalhadores acerca de sua comissão de fábrica, percebemos que a mesma mostrou-se ainda mais favorável do que aquela referente ao sindicato. Talvez pela presença diária no chão-de-fábrica, o fato é que uma maioria de 54% considera a atuação da comissão como boa e ótima e 32% a classificaram como razoável. Apenas 13% dos entrevistados fizeram uma avaliação negativa.

Os funcionários opinaram também sobre as expectativas que têm com relação ao papel do sindicato e da comissão de fábrica. Para o sindicato, há uma clara preocupação de “diálogo com a empresa” – 82% – o que confirma a preocupação com o emprego, mas também aparece, coerentemente, um pedido de atenção no que diz respeito à formação profissional – 81%. O que seria a função precípua do sindicato – organizar os trabalhadores – aparece apenas em terceiro lugar no rol das expectativas, com 62%. Já para a atuação da comissão de fábrica, os temas sugeridos são, a rigor, as tarefas comuns desse tipo de entidade: relação empresa/funcionários (85%), dirimir problemas cotidianos entre

os funcionários (68%) e encaminhar problemas ao sindicato (59%).

Neste sentido, verifica-se que os trabalhadores da VW percebem suas formas representativas como devendo estar voltadas para questões mais diretamente relacionadas ao seu cotidiano de vida e trabalho, tendo peso forte a representação frente à empresa e a preocupação com o futuro, seja em termos da garantia do emprego, seja em termos da melhoria de desempenho de suas funções, que poderiam se dar via formação profissional.

Em termos gerais, não deixa de ser surpreendente o fato de que, mesmo tendo um tempo relativamente curto de adequação ao novo processo produtivo, o sindicato já tenha conseguido a avaliação da forma que recebeu. Nesta mesma linha, a avaliação positiva obtida pela comissão de fábrica parece indicar que a mesma vem cumprindo sua tarefa de atuar bem sintonizada com as demandas dos empregados, com uma proximidade maior dos problemas cotidianos dos trabalhadores, sem deixar de estar articulada com as ações do sindicato.

Conclusão

A experiência que analisamos está ainda em processo. Do ponto atual em que se encontra, podemos, no escopo deste artigo, indicar alguns elementos sobre a atuação do sindicato dos metalúrgicos na região. Acreditamos que tais indicações, partindo de um caso particular, podem ajudar na análise das novas experiências do setor automobilístico no país.

O sindicato dos metalúrgicos de Resende, em que pese o pouco tempo de instalação da fábrica, conseguiu sensíveis avanços em termos da representação dos interesses dos trabalhadores. Ainda que tenha sido considerado um sindicato mais dócil pela empresa, o que se tem visto segue em outra direção. A atuação sindical pode ser considerada bastante presente e ativa, mantendo uma mobilização permanente dos operários da fábrica, que foi possível de identificar

em pelo menos duas paralisações. Os resultados conseguidos nas negociações salariais mostram um sindicato que se adequou rapidamente às necessidades dos trabalhadores do setor automobilístico. Isso fez com que tal atuação fosse percebida em termos favoráveis pelos trabalhadores.

Apesar de um início avesso a participação e organização dos trabalhadores, a empresa, a partir do questionamento dos trabalhadores, foi se abrindo, tendo de aceitar até mesmo uma comissão de fábrica em seu interior. A comissão tem tido um papel bastante importante como representação imediata e cotidiana dos trabalhadores e na articulação com o sindicato. Além disso, membros desta comissão têm participado de encontros com membros de comissões de fábrica por todo o Brasil, o que tem ampliado sua experiência organizacional.

Uma rápida avaliação destes sete anos revela também o estabelecimento de uma complexa relação entre os diferentes níveis de organização dos trabalhadores da região Sul fluminense. Ao mesmo tempo em que se fortalece contra as investidas de possíveis rivais (setores da CUT, por exemplo), a partir do empenho da sub-sede de Resende e da comissão de fábrica, a diretoria do sindicato de Volta Redonda não consegue evitar que surjam questionamentos às suas práticas – vistas, às vezes, como muito complacentes frente à empresa – vindas desse mesmo grupo. Este tipo de tensão, na verdade, pode estar refletindo uma duplicidade de conduta da Força Sindical na localidade. O mais interessante é o fato de que a sub-sede de Resende percebe o perigo da postura assumida pela direção do sindicato na disputa com os possíveis rivais e defende que a perda do contato mais imediato com a demanda dos trabalhadores pode levar também à perda da disputa política.

Com todo o avanço em termos organizacionais por parte dos trabalhadores, não se devem esquecer as iniciativas tomadas pela empresa no sentido de cooptar seus funcionários para uma perspectiva mais colaborativa e distante do conflito. Em muitas situações, fica explicitada a

enorme assimetria entre a empresa, com toda a sua força de companhia multinacional, e o sindicato, cuja fragilidade é visível na própria estrutura física de sua sub-sede de Resende. Isso reverbera no fato de que os índices de aceitação das formas de relação da empresa com seus trabalhadores são bastante elevados, bem como o sentimento de consulta em termos das mudanças empreendidas no interior da empresa. Da mesma forma, os trabalhadores identificam aberturas por parte das gerências na relação com eles.

O sindicato, que tanto já avançou no sentido da organização dos trabalhadores, para manter essa prática, vai ter certamente que ficar atento a esses movimentos por parte da empresa. Uma perspectiva que se abre pode ser a ampliação da ainda tênue articulação entre os trabalhadores da VW e aqueles da PSA – Peugeot/Citroen (inaugurada em 2001). Em um contexto de constante mudança no mundo do trabalho, a representação dos trabalhadores na localidade parece ter percebido que não pode ficar como mera espectadora de um jogo no qual deve ser um dos protagonistas mais importantes.

Notas

¹ A mudança nas pautas se deu em vários setores. Para o caso dos metalúrgicos do Rio de Janeiro, ver Ramalho e Santana (2001).

² A esse respeito ver Souza, Santana e Deluiz (1999). Os recursos para custeio de tais projetos são oriundos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), o que gerou um intenso debate no interior do movimento sindical.

³ Este foi um tema polêmico tanto no interior do movimento sindical, quanto nas análises acadêmicas. Para uma análise do tema, em suas experiências nacional e regional, ver, entre outros, Castro (1997), Leite (2000) e Galvão (1998).

⁴ Em Ramalho e Santana (2002a), analisamos de forma mais detalhada o processo de atração das empresas para a região, a forma de funcionamento do “consórcio modular” e a ação dos trabalhadores frente ao mesmo.

⁵ Para que se tenha uma idéia, em números gerais, considerando o período de 1995 até 2001, os ór-

gãos responsáveis pelo desenvolvimento industrial do Estado revelam que a região do Médio Paraíba (onde se encontram Resende e Porto Real) recebeu US\$ 1 bilhão em investimentos privados, com a geração de 9,2 empregos diretos, ficando atrás apenas da capital, município do Rio de Janeiro (*Gazeta Mercantil-Rio*, 9/04/2001).

⁶ Por exemplo, as fábricas da VW e da PSA-Peugeot/Citroen (e de sua rede de fornecedores) em funcionamento, re-direcionamento da fábrica da Michelin para a fabricação de pneus de automóveis, construção, além da Galvasud – associação da Companhia Siderúrgica Nacional com a Thyssen para produção para a produção automobilística – etc.

⁷ Digno de nota é o fato de 82% dos funcionários da empresa terem feito curso profissionalizante. Chama a atenção a presença do SENAI, nessa área, com 74% dos cursos tendo sido feitos nessa instituição e 12% em Escolas Técnicas. Isso demonstra a importância decisiva para a região dos centros de formação que, tradicionalmente, vêm capacitando os trabalhadores em todo o país. A avaliação desses cursos é bastante favorável: 48% dos trabalhadores os qualificaram como bons, enquanto 43% os consideraram ótimos. Os dados quantitativos citados no texto são resultado do *survey* “Um perfil dos Metalúrgicos da Volkswagen de Resende – RJ” (Ramalho e Santana, 2002d), realizado junto aos funcionários da Volkswagen Caminhões e Ônibus e das empresas que compõem o “consórcio modular”, em Resende, com o objetivo de traçar um primeiro perfil dos metalúrgicos dessas empresas, com ênfase nos aspectos relativos às condições sócio-econômicas, às relações de trabalho e às práticas político-sindicais. O processo contou com o apoio do Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda (sub-sede de Resende), da Comissão de Fábrica do “consórcio modular” e do setor de Recursos Humanos da VW. Além disso, o *survey* incorpora questões de uma pesquisa de escopo internacional, coordenada pelo professor Paul Stewart (2001), o que lhe tem garantido variadas possibilidades comparativas.

⁸ Nos dias que correm, a entidade vem mantendo uma prática sindical articulada e com bom padrão de organização, a despeito da privatização da CSN e da drástica redução no número de empregos nessa empresa. Para a trajetória dos trabalhadores em Volta Redonda, ver, entre outros, Morel (2001) e Mangabeira (1993).

⁹ O ano de 1999 foi “quente” para o sindicalismo da região. Além dessa paralisação e da consolidação da

comissão de fábrica, a VW- Resende foi também escolhida para ser a primeira empresa a paralisar suas atividades por um dia no movimento que ficou conhecido como “festival de greves”, um movimento que uniu em uma mesma estratégia até forças sindicais que se opunham – a CUT e a Força Sindical.

¹⁰Um passo nesta direção pode ser obtido em Nabuco, Neves e Neto (2002).

Referências Bibliográficas

ABREU, A., Beynon, H. e Ramalho, J. R. (2000). “The Dream Factory: VW’s Modular System in Resende”. *Work, Employment and Society*. April 2000, UK.

ABREU, A., Gitahy, L., Ramalho, J.R., Ruas, R. (2000). “Produção flexível e relações inter-firmas: a indústria de autopeças em três regiões do Brasil”. In: Abreu, Alice (Org.) *Produção Flexível e Novas Institucionalidades na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ.

ANFAVEA (1996). *Anuário Estatístico – 1996*. São Paulo.

Arbix, G. (1996). *Uma aposta no futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo: Scritta.

ARBIX, G. e Zilbovicius, M. (1997). “O Consórcio Modular da VW: um novo modelo de produção”. In: Arbix, Glauco e Zilbovicius, Mauro (Orgs) *De JK a FHC – A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta.

CASTRO, N. (1996). “Modernização e Trabalho no complexo automotivo brasileiro – reestruturação industrial ou japonização de ocasião?”. In: Castro, Nadya (org.) *A Máquina e o Equilibrista – inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Paz e Terra.

_____. (1997). “Reestruturação produtiva, novas institucionalidades e negociação da flexibilidade”. *São Paulo em Perspectiva*, Vol.11, N.1, São Paulo: Fundação SEADE.

Galvão, Andréia (1998). “Os metalúrgicos do ABC e a câmara setorial da indústria automobilística”. *Revista de Sociologia e Política*, Ns. 10 e 11, Curitiba: UFPR.

MANGABEIRA, Wilma (1993). *Os Dilemas do Novo Sindicalismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Anpocs.

MOREL, Regina (2001). “A construção da ‘família siderúrgica’: gestão paternalista e empresa estatal”. In: Ramalho, J. R. e Santana, M. A. (orgs.) (2001). *Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ.

NABUCO, M.Regina; Neves, M. de Almeida; Neto, A. M. de Carvalho (Orgs) (2002). *Indústria Automobilística: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A.

PACHECO, C.A. (1999). “Novos Padrões de Localização Industrial? Tendências Recentes dos Indicadores da Produção e do Investimento Industrial”. *IPEA – Textos para a Discussão*, nº 633. Brasília: IPEA.

RAMALHO, J.R. (1997). “Precarização do trabalho e impasses da organização coletiva no Brasil”. In: Antunes, Ricardo (Org) *Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos*. São Paulo: Boitempo Editorial.

_____. (1999). “Organização Sindical e a Instalação de Novas Fábricas do Setor Automotivo: o caso do Sul Fluminense” (1999). In: Rodrigues, I. (org.) *Novo Sindicalismo vinte anos depois*. RJ, SP: Vozes/ EDUC/ Unitrabalho.

RAMALHO, J. R. e Santana, M. A. (orgs.) (2001). *Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ.

RAMALHO, J. R. e Santana, M.A. (2002a). “A indústria automobilística no Rio de Janeiro: relações de trabalho em um contexto de desenvolvimento regional”. In: Nabuco, M. Regina; Neves, M. de Almeida; Neto, A. M. de Carvalho (orgs.) *Indústria Automobilística: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A.

RAMALHO, J. R. e Santana, M. A. (2002b). “Working in the ‘modular system’: a profile of workers in the new VW experience”. *Paper* apresentado no 10th GERPISA International Colloquium Paris: June.

Ramalho, J. R. e Santana, M.A. (2002c). “The VW’s modular system and workers’ organisation in Resende, Brazil”. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 26.4., Oxford (Reino Unido): Blackwells.

RAMALHO, J. R. e Santana, M.A. (2002d). “Um perfil dos Metalúrgicos da Volkswagen de Resende – RJ”. Rio de Janeiro, Unitrabalho/UFRJ, mimeo.

RODRÍGUEZ-POSE, A. e Arbix, G. (1999). “Estratégias do Desperdício – A Guerra entre Estados e Municípios por Novos Investimentos e as Incertezas do Desenvolvimento”. *Novos Estudos CEBRAP*, número 54, julho. São Paulo.

Salerno, M. S. (1997). “A Indústria Automobilística na virada do século”. In: Arbix, Glauco e Zilbovicius, Mauro (Orgs) *De JK a FHC – A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta.