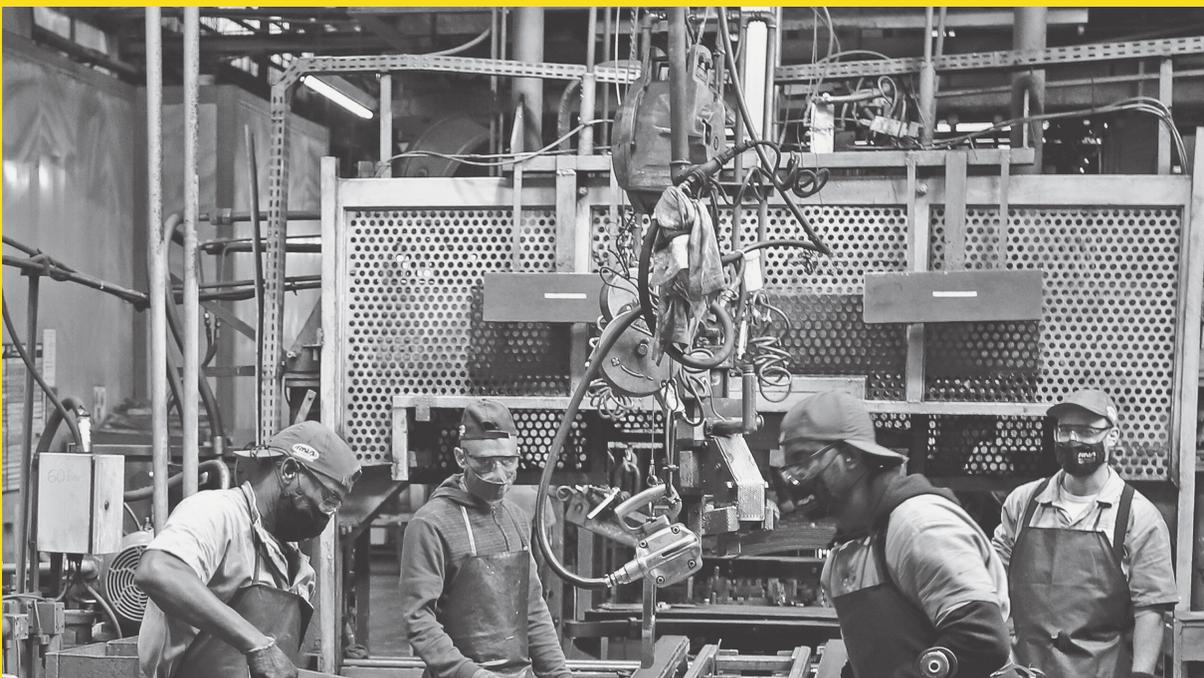


organizadores:
IRAM JÁCOME RODRIGUES
JOSÉ RICARDO RAMALHO
JACOB CARLOS LIMA



TRABALHO E SINDICALISMO

Reflexões a partir do
contexto pandêmico

Foto: Adonis Guerra

COLEÇÃO TRABALHO E CONTEMPORANEIDADE

Direção: Jacob Carlos Lima, Iram Jácome Rodrigues, José Ricardo Ramalho

A coleção Trabalho e Contemporaneidade tem por objetivo reunir livros que abordem questões do mundo do trabalho nos dias de hoje, reconhecendo a diluição das fronteiras entre o trabalho e outras esferas da vida social e a necessidade de criar novos olhares sobre temas clássicos das Ciências Sociais. Pretende estimular o debate e a pesquisa sobre as novas dimensões do trabalho em termos espaciais, organizacionais, identitários e tecnológicos, articuladas em dinâmicas locais e globais, ampliando as possibilidades de abordagens plurais sobre as vicissitudes do trabalho na sociedade contemporânea.



Trabalho e sindicalismo: reflexões a partir do contexto pandêmico reúne em um mesmo volume tanto a manifestação de atores sindicais de variados setores do mundo do trabalho quanto uma reflexão sobre as dificuldades vividas pelo sindicalismo na atualidade. Permite revelar informações, construir conhecimentos, e ampliar as redes de colaboração acadêmica. Ao final, pode-se dizer que o livro foi construído de uma forma dialógica com a participação de ativistas sindicais que expressaram suas preocupações e inquietações com os desafios, as contradições, e as incertezas em que estão mergulhadas as forças do trabalho, as classes sociais e o conjunto da sociedade. E, ao nosso ver, em um momento de enormes impedimentos para a ação sindical, um olhar crítico sobre a experiência do sindicalismo brasileiro, em geral, e do sindicato dos metalúrgicos do ABC, em particular, pode contribuir para a compreensão desses tempos difíceis que estão postos aos trabalhadores brasileiros e ajudar a criar novas perspectivas para a ação coletiva.

ISBN 978-65-5684-071-0



9 786556 840710

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Bibliotecária responsável: Bruna Heller – CRB 10/2348

T759

Trabalho e sindicalismo: reflexões a partir do contexto pandêmico/ Organizadores: Iram Jácome Rodrigues, José Ricardo Ramalho, Jacob Carlos Lima.– São Paulo: Annablume, 2022.

306 p. 16 x 23 cm

ISBN: 978-65-5684-071-0

1. Sociologia do trabalho. 2. Teoria e organização do trabalho. 3. Sindicalismo. 4. Pandemia – Covid-19. I. Rodrigues, Iram Jácome. II. Ramalho, José Ricardo. III. Lima, Jacob Carlos. IV. Título.

CDU 316.334.2

Índice para catálogo sistemático:

1.Sociologia do trabalho 316.334.2

TRABALHO E SINDICALISMO:
REFLEXÕES A PARTIR DO CONTEXTO PANDÊMICO

Capa
Breilla Zanon

foto
Adonis Guerra
(Tribuna Metalúrgica, n. 4805, 10/08/2021)

Revisão
Helena Ciorra

Diagramação
Fernandes Augusto Castro

Projeto e Produção
Coletivo Gráfico Annablume

Annablume Editora
Área de Sociologia
Conselho Científico
Iram Jácome Rodrigues
Jacob Carlos Lima
José Ricardo Ramalho
Josué Pereira da Silva

1ª edição: agosto de 2022

© Iram Jácome Rodrigues, José Ricardo Ramalho e Jacob Carlos Lima
Organizadores

Annablume Editora Comunicação
www.annablume.com.br

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	9
PARTE 1	
PANDEMIA, SINDICATOS, TRABALHO E TECNOLOGIA A PARTIR DE RELATOS DE SINDICALISTAS BRASILEIROS IRAM JÁCOME RODRIGUES, JOSÉ RICARDO RAMALHO E JACOB CARLOS LIMA	13
METALÚRGICOS	15
CUT (RURAIS), TELECOMUNICAÇÕES, BANCÁRIOS, PETROLEIROS E AEROVIÁRIOS	47
PARTE 2	
PECULIARIDADES DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC E A PANDEMIA	73
CAPÍTULO 1	
GLOBALIZAÇÃO NEOLIBERAL E RESISTÊNCIA SINDICAL: A EXPERIÊNCIA DOS METALÚRGICOS DO ABC HÉLIO DA COSTA	75

CAPÍTULO 2	
RECURSOS DE PODER E O SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC: DA REDEMOCRATIZAÇÃO À TRANSIÇÃO JUSTA	
ARIELLA SILVA ARAUJO	103
CAPÍTULO 3	
A DESINDUSTRIALIZAÇÃO E OS CAMINHOS ALTERNATIVOS: O CASO DA REGIÃO DO ABC PAULISTA A PARTIR DE UMA VISÃO PANORÂMICA	
JEFFERSON JOSÉ DA CONCEIÇÃO E GISELE YAMAUCHI	139
CAPÍTULO 4	
INDÚSTRIA 4.0 E A MANUFATURA AVANÇADA: CARACTERIZAÇÃO E DESAFIOS	
MARIO SERGIO SALERNO	167
CAPÍTULO 5	
TRAJETÓRIA, DESAFIOS E OPORTUNIDADES COMPETITIVAS E DE INOVAÇÃO DO GRANDE ABC	
ANAPATRÍCIA MORALES VILHA	197
CAPÍTULO 6	
ATORES LOCAIS NO PROCESSO DE FECHAMENTO DA PLANTA DA FORD EM SÃO BERNARDO DO CAMPO	
JONAS TOMAZI BICEV E FILIPE AUGUSTO FREITAS MELO	209
CAPÍTULO 7	
ADEUS À FÁBRICA: A TRAJETÓRIA DA FORD MOTOR COMPANY EM SÃO BERNARDO DO CAMPO (SP)	
JOÃO ASSIS DULCI E RAPHAEL JONATHAS DA COSTA LIMA	237

CAPÍTULO 8	
TRABALHADORES E INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA: UM OLHAR SOBRE A EXPERIÊNCIA DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC EM TEMPOS PANDÊMICOS	
THAMIRES CRISTINA DA SILVA	267
SOBRE OS AUTORES	299
ANEXO	303

APRESENTAÇÃO

IRAM JÁCOME RODRIGUES

JOSÉ RICARDO RAMALHO

JACOB CARLOS LIMA

A crise por que passa o Brasil no âmbito político, econômico, social e sanitário, e a derrocada de direitos dos trabalhadores acentuada pela nova fase do capitalismo no século XXI, resultou em um aumento expressivo das desigualdades sociais e imensos desafios à ação coletiva.

Esse processo, que já vinha se desenvolvendo desde os anos 1990, foi, em parte, atenuado nos anos 2000, durante os governos do PT, mas a partir de 2016, com o impeachment e com a eleição de 2018, se transformou na agenda central dos novos governos. De lá para cá, aprofundou-se o desmonte dos direitos sociais, houve um crescimento significativo do desemprego e do trabalho precário, e a insegurança alimentar atingiu amplos setores das classes trabalhadoras no país. A pandemia de COVID-19 agravou as dificuldades inauditas para todas as sociedades e, principalmente, para trabalhadores.

O quadro desolador causado pela pandemia, ceifando milhões de vidas mundo afora desde início de 2020 (no Brasil, mais de 680 mil) exigiu mudanças na vida social, com a necessidade de uma adequação à realidade do distanciamento social e a interrupção das atividades presenciais.

Esta coletânea foi organizada com o objetivo de refletir sobre os efeitos da pandemia na ação sindical, identificar e documentar novos problemas, e estabelecer interlocução com atores sociais envolvidos nas questões do trabalho. Por iniciativa dos integrantes do grupo de pesquisa *Trabalho, Sindicalismo e Sociedade* (CNPq)¹, e usufruindo de diversos recursos tecnológicos para realizar reuniões, foram realizadas durante cerca de um ano

1. Página do grupo no Diretório dos Grupos de Pesquisa no Brasil Lattes disponível em: <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/3492595671150249>. Este projeto contou com o apoio do CNPq.

(início de 2020 até fevereiro de 2021), um conjunto de seminários com a participação de sindicalistas e estudiosos do mundo do trabalho.²

A ideia de realização de seminários estava também relacionada a um programa de pesquisa que visava a fazer um balanço da trajetória dos metalúrgicos e o protagonismo do sindicato dos metalúrgicos do ABC nestes mais de cinquenta anos de participação ativa na cena regional. A proposta era de discutir a relação dessa organização de trabalhadores com o território, com as empresas multinacionais, com a sociedade e com a política, tanto no âmbito regional quanto nacional.

Na impossibilidade de realizar encontros presenciais, devido ao isolamento social, optou-se por retomar a pesquisa e as atividades por meio de novo formato online. A privação do contato físico, no entanto, permitiu interações à distância, e alargou a participação de convidados em diferentes lugares do país. Ao final, esta experiência resultou em uma rede plural de pessoas vinculadas a várias instituições de ensino superior espalhadas pelo Brasil, e contou com jovens pesquisadores de mestrado e doutorado, além de parceiros com afinidades e interesses semelhantes.³ No total, foram feitos dezesseis seminários gravados e transcritos, perfazendo quase 34 horas de gravação, o que resultou em 563 páginas de conteúdo exclusivo, em breve disponível em formato digital (ver quadro completo de seminários e entrevistados no Anexo 1).

Com o avanço dos seminários e das diversas problemáticas abordadas, percebemos a necessidade de ampliar o foco de análise para além do ABC. Estendemos então os convites para lideranças de outros setores econômicos também atingidos pelos efeitos da pandemia sobre as relações de trabalho e a organização sindical. Acreditamos que dessa maneira conseguimos fornecer boas pistas para compreensão desse novo contexto, em especial pela qualidade dos diálogos aprofundados com os atores que elaboram e efetuam a ação sindical e com isso identificar perspectivas sobre o cenário pós-pandemia.

2. Gostaríamos de fazer um agradecimento especial aos entrevistados que, gentilmente, se dispuseram a participar do projeto e a Thamires Cristina da Silva pelo apoio fundamental na organização e realização dos encontros online.

3. Participaram das reuniões neste período de maio de 2020 a fevereiro de 2021, entre outros, os seguintes colegas do Grupo de Pesquisa (CNPq) *Trabalho, sindicalismo e sociedade*: Ana Tercia Sanches; Carla Diéguez; Cecilia Carmen Pontes Rodrigues; Danilo Lucena Mendes; Fernanda Forte; Fernando Ramalho Martins; Filipe Augusto Freitas Melo; Gisele Yamauchi; Giselle Cavalcante Queiroz; Gustavo Taniguti; Hélio da Costa; Iram Jácome Rodrigues; Jacob Carlos Lima; Jaime Santos Junior; Jonas Tomazi Bicev; José Ricardo Ramalho; Leonardo Mello e Silva; Lilian Rose Arruda; Maria Luisa Melo Lago; Mario Henrique Guedes Ladosky; Thamires Cristina da Silva e Wagner Garcia Gercez.

Variados temas são tratados nas entrevistas e apresentações de estudiosos do mundo do trabalho: no caso do ABC, aparecem desde o debate sobre emprego e renda, a relação com as empresas multinacionais, a adoção de novas tecnologias, a Indústria 4.0 e o processo de desindustrialização (exemplo do fechamento da fábrica da Ford). Também houve uma preocupação em discutir relações de trabalho e a participação do sindicato dos metalúrgicos no que se refere às políticas públicas voltadas ao território, assim como a memória dos confrontos do trabalho, o enfrentamento das mudanças advindas de processos de reestruturação, a articulação internacional e as repercussões da reforma trabalhista de 2017.

O livro está organizado da seguinte forma: a primeira parte, intitulada “Pandemia, sindicatos, trabalho e tecnologia a partir de relatos de sindicalistas”, reproduz trechos de 12 entrevistas realizadas com sindicalistas. Desses, sete são metalúrgicos com experiência em negociação salarial e presença política no sindicalismo do ABC paulista e de outras regiões vinculadas, de alguma forma, ao *cluster* automotivo. Os outros cinco sindicalistas são de origens e categorias diferentes (rurais-CUT, telecomunicações, bancários, aviários e petroleiros). Foram entrevistados: Valter Sanches; Aroaldo Oliveira da Silva; Wellington Damasceno; Jamil Dávila; Leandro Soares; Luiz Carlos da Silva Dias; João Cayres; Luís Antônio Souza Silva; Carmen Foro; Patrícia Luzia Gomes; Ana Tercia Sanches e Cibele Vieira.

Com base nesse material, selecionamos relatos dos próprios atores discorrendo sobre a adoção de relações de emprego mais flexíveis e precárias no mercado de trabalho; a interferência da tecnologia no processo de produção; os impactos da questão da saúde nas pautas de reivindicação; e a atualização do debate sobre “a crise da representação sindical”, seus desafios e sua resistência. Procuramos demonstrar também como os sindicatos, no contexto da crise sanitária, foram convencidos da necessidade de mudar as formas de comunicação e de recrutamento de trabalhadores, assim como pressionar por políticas sociais e econômicas que estejam voltadas para as necessidades dos trabalhadores em geral.

A segunda parte do livro, intitulada “As peculiaridades do sindicato dos metalúrgicos do ABC e a pandemia”, traz oito capítulos com a participação de onze autores, respectivamente: Hélio da Costa; Ariella Silva Araújo; Jefferson José da Conceição e Gisele Yamauchi; Mario Sergio Salerno; Anapátricia Morales Vilha; Jonas Tomazi Bicev e Filipe Augusto Freitas Melo; João Assis Dulci e Raphael Jonathas da Costa Lima; Thamires Cristina da

Silva. Os autores, com diferentes abordagens, tratam dos principais desafios colocados à ação sindical na atualidade tendo como ponto de partida as atividades do sindicato dos metalúrgicos do ABC no enfrentamento da pandemia, mas discutem também, a partir do território do ABC, a questão da industrialização/desindustrialização, a trajetória do sistema local de inovação e o processo que levou ao fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo.

Em resumo, *Trabalho e sindicalismo: reflexões a partir do contexto pandêmico* reúne em um mesmo volume tanto a manifestação de atores sindicais de variados setores do mundo do trabalho quanto uma reflexão sobre as dificuldades vividas pelo sindicalismo na atualidade. Permite revelar informações, construir conhecimentos, e ampliar as redes de colaboração acadêmica. Ao final, pode-se dizer que o livro foi construído de uma forma dialógica com a participação de ativistas sindicais que expressaram suas preocupações e inquietações com os desafios, as contradições, e as incertezas em que estão mergulhadas as forças do trabalho, as classes sociais e o conjunto da sociedade. E, ao nosso ver, em um momento de enormes impedimentos para a ação sindical, um olhar crítico sobre a experiência do sindicalismo brasileiro, em geral, e do sindicato dos metalúrgicos do ABC, em particular, pode contribuir para a compreensão desses tempos difíceis que estão postos aos trabalhadores brasileiros e ajudar a criar novas perspectivas para a ação coletiva.

PARTE 1

PANDEMIA, SINDICATOS, TRABALHO E TECNOLOGIA
A PARTIR DE RELATOS DE SINDICALISTAS BRASILEIROS

IRAM JÁCOME RODRIGUES

JOSÉ RICARDO RAMALHO

JACOB CARLOS LIMA

METALÚRGICOS

O papel do sindicato – desafios e necessidade de se reinventar

Os relatos dos sindicalistas apresentados a seguir, chamam a atenção pela ampla gama de temas, problemas, desafios e possibilidades para o sindicalismo brasileiro hoje. Os trechos selecionados por nós abordam o enfrentamento das transformações econômicas, tecnológicas, políticas e culturais, os desafios da renovação e a relação com as novas gerações de trabalhadores. Tratam também das especificidades e estratégias de resistência neste período da pandemia, da Reforma Trabalhista e das tentativas de desmonte dos direitos do trabalho. E trazem aspectos importantes relativos as novas questões – gênero, raça e a nova divisão religiosa com a forte presença da teologia da prosperidade, vocalizada por parte importante de confissões religiosas neopentecostais em amplos e diferentes setores sociais que privilegiam, em larga medida, o individualismo e o empreendedorismo.

Metalúrgicos

A constatação de que o sindicato deve se reinventar para enfrentar os novos desafios colocados ao mundo do trabalho é uma constante nos relatos. No que diz respeito ao caráter democrático que, em tese, caracterizaria os sindicatos, reconhecem as dificuldades por representarem apenas o trabalhador formal. Este nunca passou de 50% da força de trabalho ativa, o que significa que os outros 50% sempre estiveram na informalidade, fora das lutas e reivindicações explicitamente corporativistas do sindicato. Não havia a preocupação de incluir esses trabalhadores, pois dominava uma concepção que, com o crescimento econômico, eles desapareceriam. Ao contrário do previsto, o avanço das reformas neoliberais colocou a informalidade como

representação da flexibilidade buscada pelas empresas na utilização da força de trabalho, e as contínuas reformas trabalhistas ilustram esse fato. As glórias do passado – as conquistas que marcaram o sindicalismo no século XX – não têm mais espaço. O orgulho de ser metalúrgico, de ser vanguarda do operariado fabril e a identidade de classe foram substituídos por funções específicas no processo de trabalho que dificultam a formação de uma carreira enquanto metalúrgicos. A linguagem, os discursos do caráter combativo do sindicato perderam apelo frente às novas gerações. Os novos desafios colocados pelas transformações capitalistas exigem a adequação do sindicato e do movimento sindical para reassumirem seu protagonismo na defesa dos trabalhadores.

“O nosso sindicato [...] se enche de orgulho para dizer: ‘Nós somos o sindicato do mundo democrático!’. Bom, se o sindicato é democrático significa que dentro dele cabem todos. ‘Não, não cabe porque o precário não cabe, a mulher não cabe, o jovem não cabe, o de outro setor não cabe’. Então não é democrático porque não é para todo mundo. Só que esse modelo não serve mais. Para o mundo que nós vivemos, ele não serve mais. Vamos ser sinceros? A grande maioria dos sindicatos – eu não vou dizer que são todos! – representa os trabalhadores formais, emprego formal nas empresas tradicionais, dos setores tradicionais, de alta renda e que, inclusive, [estão] normalmente nas empresas-mãe da cadeia produtiva. Essa parte é assim: 94% da força do trabalho global que está nas cadeias de fornecimento – que é semi-precário, semi-informal etc. – não tem sindicato” (Valter Sanches, 03/06/2020).

“O sindicalismo brasileiro – sem entrar no mérito –, eu acho que tem as raras – raríssimas e honrosas – exceções que são sempre o suspeito do oásis, os que conseguem ainda fazer a sua luta, garantir os seus direitos, defender os seus interesses – e os trabalhadores participam –, mas a grande maioria do sindicalismo brasileiro está saudosista! Vive de glória do passado. Eu não sei como, porque ‘glória’ não enche barriga de ninguém. Então, infelizmente – uso sempre essa figura de linguagem –, o pessoal está vendo que o barco está afundando e está preocupado em salvar a bagagem! Ao invés de se preocupar em nadar, está preocupado em salvar a bagagem do passado” (Valter Sanches, 03/06/2020).

“Nos anos 1980, que a gente chama de ‘novo sindicalismo’, e agora é chegada a hora da gente fazer uma nova grande mudança. Porque, de fato, o modelo que a gente tem de sindicalismo ajudou a chegar até aqui, mas ele é insuficiente pelos desafios que estão sendo colocados, é insuficiente para o que a gente tem hoje. De novo, não [estou fazendo] uma crítica ao que nós temos, mas [fazendo] uma reflexão a partir dos novos desafios, para a gente, de fato, reorganizar, pensar um novo modelo sindical” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“O movimento sindical precisa se preparar para os novos tempos em que vive, porque eu acho que está muito descolado daquilo que é a realidade... Falando do meu lugar lá do chão de fábrica: hoje o trabalhador não gosta de ser chamado de ‘peão’; hoje ele vai falar: ‘eu trabalho no sistema automotivo’; ‘eu trabalho...’ não sei onde, mas não gosta de ser chamado de peão. Não tem a identidade que tinha antes. Eu brinco quando eu vou conversar com algumas pessoas e falo que o maior orgulho que eu tenho é quando eu vou fazer um cadastro e as pessoas perguntam qual é a minha profissão e eu digo que sou um metalúrgico. Hoje um trabalhador numa metalúrgica fala que ele é ‘desenhista de não-sei-o-quê’, ele cria uma função para não assumir a identidade. E o movimento sindical não consegue devolver essa identidade dele, metalúrgico; conseqüentemente, não consegue devolver a imagem de classe que deveria ter para fazer os encontros necessários” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

O pós-reforma trabalhista – desafios à ação sindical (trabalhadores informais e desempregados)

A reforma trabalhista pegou o sindicalismo fragilizado pela redução do contingente operário, pelas novas exigências do trabalho industrial que, no caso das montadoras, mudou o perfil dos trabalhadores em termos de escolaridade e de expectativas. Uma classe trabalhadora cada vez mais fragmentada, com diferentes tipos de vínculos, ou mesmo sem vínculo algum, surge e se multiplica com a plataformização dos serviços e maior digitalização da produção. Essa diversidade de vínculos traz junto uma despolitização, ou melhor, uma perda da noção do coletivo, substituído pela individualização das saídas possíveis. A ideologia empresarial do empreendedorismo passa a compor as narrativas de trabalhadores precarizados, destacando sua positividade, uma pretensa ausên-

cia de patrão, uma flexibilidade de jornada que representaria uma liberdade de escolha quando se trata de uma nova dimensão da subordinação.

Os sindicatos perderam o financiamento garantido pelo imposto sindical e agora têm que buscar outras formas que supõe um maior envolvimento dos trabalhadores no sindicato, e o fim dos chamados sindicatos de cartório, que nada representam e que se beneficiavam do financiamento estatal garantido. Por muito tempo, o sindicalismo combativo lutou contra o imposto sindical como subordinação ao Estado, e posteriormente se acomodou. Como resultado, além da fragmentação dos trabalhadores, temos a fragilização sindical. O fim da ultratividade tornou as negociações mais favoráveis às empresas nas negociações. O discurso empresarial, midiático, impacta em um legislativo que não tem nenhuma representatividade dos sindicatos e dos trabalhadores. Legislam em interesse próprio, são compostos por “empresários” e políticos tradicionais que ocupam o aparelho do Estado. Sem politização e mobilização, os trabalhadores pouco ou nada avançam na direção de direitos. Eles próprios terminam incorporando um discurso de uma CLT ultrapassada. O desafio é mudar esse quadro. É necessário esse número tão elevado de sindicatos?

“A gente não tem uma unidade clara da classe trabalhadora, muitas bases do Brasil estão fragmentadas, e teve o processo de terceirização no último período. [...] É importante falar da reforma trabalhista, que traz algumas dificuldades para a organização do trabalhador. O primeiro deles – que às vezes é até difícil de discutir com os trabalhadores, com a própria sociedade – é a questão do financiamento do movimento. É um certo tabu você discutir o financiamento, devido ao fim do imposto sindical... [...]. É lógico que diversos sindicatos no Brasil ainda continuam sem fazer nada, sindicato do cartório, que só existe por causa do imposto sindical. Mas o imposto sindical também financiava muitos sindicatos de luta, importantes para a classe trabalhadora” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“É um absurdo a gente ter tantos sindicatos no Brasil. A gente vê alguns exemplos, como o sindicalismo alemão que – tudo bem que é outra perspectiva, outra gestão – você tem apenas oito sindicatos em um país como a Alemanha – que não é tão pequeno, é do tamanho de São Paulo e metade do Paraná, mas tem uma população bem grande, 80 milhões de habitantes –, e você tem um modelo americano... e

aí é aquela livre associação – que não consigo explicar agora –, mas é um desafio que a gente tem. A gente tem que pensar em novas formas de organização, porque esse modelo desde a época dos anos 1970 não nos serve mais. Então os sindicatos têm que pensar muito, porque tem sindicatos muito pequenos; tem muito sindicato que fechou após a reforma trabalhista, né? Tem sindicatos que não estão atuando mais, e a gente está vendo a dificuldade, em especial a dificuldade financeira com a política sindical agressiva por parte das empresas, por parte do próprio governo. Essa inviabilidade do sistema financeiro dos sindicatos é um desafio que se tem para pensar. Algumas alternativas estão sendo criadas, né? Tem uma experiência nova agora, que a CUT e a força do setor da indústria fizeram, que é chamada ‘IndustriALL Brasil’. É uma junção da indústria: dos metalúrgicos da CUT, os metalúrgicos da Força, os químicos da CUT e os químicos da Força, algo que a gente já fazia em nível internacional com a IndustriALL” (João Cayres, 10/02/2021).

“Nós, infelizmente, não temos o grau de mobilização por parte dos trabalhadores que tínhamos no passado. Nós tínhamos um contingente muito maior; tínhamos um contingente altamente politizado, mas, ao longo dos anos, nós perdemos esses companheiros para o tempo; deixamos de politizar os nossos trabalhadores entrando muito em uma discussão econômica, numa lógica financeira, e deixando de conversar com os trabalhadores. [...]. Eu acho que [onde] nós pecamos [foi] em não politizar essa discussão; e não conversar com os trabalhadores a importância que o sindicato tem em um processo de negociação onde a empresa, de maneira indireta, acaba tratando um tema que envolve milhares de pessoas, que envolve milhões de reais; mas ela respeita a figura do sindicato, trata com o sindicato e não vai lá para o poder público tratar disso” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

“Outra coisa importante que influenciou muito a nossa vida [...] foi o fim da ultratividade. Você fazia um acordo, seja no momento de campanha, seja salarial, seja sobre outro problema dentro da fábrica ou em qualquer outro local de trabalho; e se, no momento da renovação daquele acordo, não tinha uma organização, uma mobilização necessária ou a correlação de forças, [ficava] muito desigual. O acordo acabava, tinha a ultratividade, mas aquele acordo continuava valendo; agora, não. Isso muda muito a discussão dos

direitos dos trabalhadores, quando a gente discute o dia a dia da vida dos trabalhadores. E aí eu nem falo da possibilidade das contratações precárias que a reforma criou, e que vem mordendo nosso calcanhar a cada dia: jornada intermitente, contrato ‘zero hora’, autônomo, PJ, consolida a terceirização e aprofunda toda forma de precarização” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“E quando eu falo da questão dos aplicativos, a primeira coisa [que] a gente está pensando aqui [é] ‘maravilha, os metalúrgicos do ABC estão organizados em grandes fábricas, estão acostumados a fazer negociação, sobretudo, fábricas internacionais’. A gente tem que reinventar a partir do momento que a gente começa a trazer esses trabalhadores de aplicativo para dentro do sindicato. A gente também tem um problema – é quase um narcisismo da nossa parte, como a gente é do ABC – de querer falar ‘para’ os outros o que os outros têm que fazer. ‘Não, então vocês têm que se organizar dessa forma’, e não é. A gente precisa aprender com eles também, porque o que eles estão vivendo pode ser o que a nossa base vai viver num futuro próximo” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“Os modelos convencionais precisam se adaptar. E cada vez mais nós temos menos trabalhadores nas nossas bases formais; mas a gente tem uma infinidade de trabalhadores metalúrgicos – eles não deixaram de ser metalúrgicos, mas agora a gente [olha] para [o trabalhador] com CNPJ porque ele virou MEI. Mas por que ele virou MEI? Porque ele era trabalhador na metalúrgica, saiu por algum motivo, montou uma empresinha na casa dele, tem um padrinho lá fornecendo... ele é um sub do sub do subfornecedor, mas a gente já não enxerga mais ele como trabalhador, a gente o enxerga como um patrão, deixando de representar esse trabalhador. Isso faz parte também da lógica da gente se reorientar” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“A reforma trabalhista e a interpretação do STF sobre alguns aspectos, hoje deixaram o movimento sindical numa condição totalmente desfavorável; então não tem um aspecto político favorável, há uma campanha contrária ao movimento sindical desde sempre por parte da mídia, então isso já é um aspecto negativo. Recentemente nós assistimos ao julgamento no STF [...] dizendo que o movimento sindical brasileiro não tem condições de negociar absolutamente nada. Então você tem um judiciário que pensa contra o movimento

sindical, você tem uma imprensa, uma elite contrária ao movimento sindical e você tem um governo contrário ao movimento sindical” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

“Não dá para o Brasil ter 15 mil sindicatos. Não dá para continuar debatendo fortalecimento e um novo enfiletamento a esse governo fascista com a quantidade de sindicato que temos hoje e cada um pensando no seu mundo, cada um imaginando de que forma que ele vai contrapor. Sozinho, não adianta! Por mais que sejamos grandes, por mais que o ABC seja grande, por mais que a central dos trabalhadores seja grande, sozinho não se faz o enfiletamento. Precisamos chegar em outros espaços, né? E nós temos feito, trabalhando bastante isso, essa questão da unificação” (Leandro Soares, 28/10/2020).

Ampliação da representação – desempregados

Na discussão da necessidade de ampliar a representação, destaca-se não apenas a pertinência de um sindicato por categoria ou por ramo de atividade, mas também como lidar com o desemprego estrutural que se expande cada vez mais. Além do desafio dos informais, dos PJs, dos MEIs, o desemprego cíclico destrói qualquer construção identitária. Hoje o trabalhador é metalúrgico, amanhã está desempregado e torna-se comerciário, ou vendedor ambulante ou entregador/motorista de plataforma. Como lidar com essa multiplicidade de situações e atrair o trabalhador para o sindicato?

“Mas um público que a gente precisa começar a trabalhar e que a gente vem dialogando muito [sobre são] os desempregados. Qual a nossa relação com os desempregados no dia a dia? O cara está na categoria, a gente faz uma luta, ele conquista alguns direitos, conquista um padrão de vida e depois ele sai da categoria, fica desempregado. Ainda mais num momento como esse que o desemprego aumentou... Esse trabalhador se identifica como o que? Ele é metalúrgico na hora que está desempregado? Na hora que ele volta para a categoria? Se ele não teve o diálogo necessário na hora que ele mais precisava por parte do sindicato dele, o que ele faz quando volta para a categoria?” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

A formação dos dirigentes, o novo perfil e a nova geração de trabalhadores

A reinvenção do sindicalismo pressupõe entender a nova geração de trabalhadores e como eles se situam. Se antes tínhamos uma experiência operária forjada no cotidiano da fábrica e dos bairros onde estes trabalhadores viviam, hoje temos uma periferização das cidades que juntam trabalhadores que se caracterizam pela baixa renda e pela precarização do trabalho e da vida. Entre eles, uma juventude que cresceu tendo outras referências culturais nos quais o discurso politizado dos movimentos sociais dos trabalhadores perdeu seus atrativos pelas saídas individuais potencializada pelas mídias e, mais ainda, pelas mídias digitais. A linguagem é outra, os interesses idem. Essas grandes periferias que hoje formam o país têm pouca presença do Estado e muita presença de confissões religiosas, bem como ONGs empresariais que difundem o ideário empreendedor-individualista do capitalismo. Formar lideranças sindicais, num contexto de flexibilização do emprego, torna-se um desafio, pois agora raramente esse líder possui experiências anteriores junto aos movimentos sociais. Como pensar essa situação e agir sobre ela?

“Outra coisa também que a gente precisa discutir é o papel do dirigente sindical. Qual tem que ser a formação do dirigente sindical nesse momento, para dar conta desse momento que a gente está vivendo? Quais os conhecimentos, quais as habilidades? No passado, antes de uma pessoa ser dirigente sindical – e aqui era muito comum ter sindicato –, o trabalhador era oriundo de diversos outros movimentos: era das pastorais sociais da igreja, era do movimento popular, era do movimento estudantil. Por mais que existam esses movimentos, teve o refluxo também desses movimentos na criação de quadros. Então hoje o dirigente do sindicato, na sua grande maioria, está dentro da fábrica, está durante alguns anos; vê a exploração que existe, vê os problemas, começa a participar da luta e tudo mais e vem virar dirigente sindical, mas vem com uma lacuna na formação”. (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“O sindicato aqui sempre teve essa concepção, sempre deu total apoio para essa questão da renovação. Nós tínhamos esse desafio. O que a Toyota pensa hoje? A mentalidade é

distinguir o que é o parque tecnológico, o parque industrial novo e o parque industrial velho; porque o parque industrial velho ainda tem as pessoas com mais experiência, que tem um tempo a mais no setor metalúrgico, mas que, com o passar do tempo, vem fazendo essas reestruturações. A média salarial nossa aqui era muito maior do que nós temos hoje, justamente por conta dessa rotatividade que foi praticada pelas empresas buscando principalmente a questão da qualificação – que era, inclusive, uma pauta nossa, da inserção dos jovens, mas claro que sempre respeitando a questão da experiência e da idade dos companheiros. Tanto é que a nossa pauta aqui é dessa inclusão, das pessoas com mais de 50 anos de idade. Nós sabemos que dentro da categoria metalúrgica, se o companheiro passou dos 40 anos de idade, o risco é muito grande, né? Então de certa forma trabalhamos para mantermos, inclusive, esse perfil de trabalhadores dentro da nossa categoria. A rotatividade é muito grande nessa média de idade, então por isso a gente vinha discutindo essas questões” (Leandro Soares, 28/10/2020).

Como se comunicar com a juventude – o digital, as plataformas

A busca por ultrapassar as barreiras geracionais passa por novas comunicações e utilização maciça de mídias digitais. Alguns sindicatos já estão atentos a isso, mas ainda é pouco. Atividades culturais como shows também vêm sendo utilizados como forma de atração, mas permanece o desafio de politizá-los. Como fazer isso? Como induzi-los a pensar a médio e longo prazo? Como mostrar a importância da luta por direitos sociais? Pesquisas recentes com jovens trabalhadores de plataforma apontam para o imediato de suas reivindicações. O longo prazo desapareceu; aliás, é este o discurso do capitalismo flexível: o futuro é hoje. Entre os jovens metalúrgicos, o consumo se antepõe aos direitos, e nem todos se consideram trabalhadores. É a propaganda ‘cidadania pelo consumo’.

“Estamos refletindo em como avançar na comunicação. E não é mais esse jornalzinho! Por mais que a base ainda goste, leia, dialogue, goste de pegar o jornal, mas a gente sabe que o que está na sociedade não é mais isso. Não é mais o papel! Então como a gente vai fazer isso? Como

a gente discute nesse momento sobre isso? E, junto com esses temas, a gente pensar que é de fato trabalhar com o jovem, com a juventude. Como a gente vai despertar a necessidade do jovem e de muita gente? Durante muito tempo, muitos anos, o próprio sindicato se preocupou. Criou comissão de juventude, cuida da juventude, se preocupa com a juventude, mas o que é de fato trabalhar com jovem? É ele despertar que ele está lá dentro da fábrica, para ele vir para o movimento, para ele se sentir com esse pertencimento, num momento tão desestruturante como esse, que ele vai [estar] numa condição totalmente precária; e aí quanto mais precária, [mais] ele começa a não ter esse pertencimento” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“Aqui, tudo o que temos hoje quanto a esporte, cultura, fomos nós da juventude que criamos. Temos um festival de rock nosso aqui: todo ano fazemos o Festival de Rock dos Metalúrgicos. Tem que ter um metalúrgico... são aproximadamente 10 a 12 bandas e tem que ter, no mínimo, 1 metalúrgico no meio da banda, sócio do sindicato. Para vocês terem uma ideia, o último rock que nós fizemos aqui dos metalúrgicos, o Detonautas fez o encerramento. Nós tínhamos aproximadamente 15 mil pessoas. Então foi uma forma que encontramos de, inclusive, dialogar com a sociedade, de demonstrar a importância do sindicato e da cultura, porque Sorocaba não tem nada! Sorocaba não [atividade de] cultura, não tem esporte, não tem mais nada hoje, né? O Torneio de Futsal nosso aqui, nós da juventude também organizamos. São aproximadamente 40 equipes de diversas empresas que também tem que ser sócio dos metalúrgicos. Então nós começamos a fazer com que os jovens participassem do Dia do Sindicato, se sindicalizasse e participasse, inclusive, das políticas do sindicato. Isso foi fazendo com que os jovens comessem a participar do dia a dia do sindicato – não de forma política, mas [por meio da] cultura, do esporte, estava participando. Nós fizemos o Festival de Games aqui em Sorocaba: o primeiro festival de game do país fomos nós que organizamos aqui! E que também tinha que ter um filho de um metalúrgico. E aí nós tínhamos a idade dos jovens. Para que? Para justamente fazer com que, além do jovem vir para o sindicato, a criança, o adolescente viessem para o sindicato, trouxesse o pai e a mãe metalúrgicos para dentro do sindicato, para entender de que forma o sindicato operava” (Leandro Soares, 28/10/2020).

Organização em macrossetores

A organização por macrossetores mobiliza as lideranças sindicais, pois estas mudanças estariam mais adequadas às próprias transformações na estrutura produtiva, processo este que tem levado ao desaparecimento de categorias exclusivas de empresas metalúrgicas, de plástico, ou mesmo de TI, dada a conjunção de materiais e serviços na produção de mercadorias. E, aqui, entramos novamente na representação sindical da forma como funciona no Brasil da atualidade. Essa, no entanto, é uma longa discussão que pressuporia uma reforma sindical, mas não de cima para baixo como em geral é tentada, com sindicatos e centrais cartoriais que atendem a interesses políticos locais e nacionais e que pouco representam os trabalhadores. Basta ver quando sindicalistas dessas organizações cartoriais se elegem para o legislativo e votam contra os interesses dos trabalhadores. A conjunção de bandeiras de luta seria importante para maior unidade sindical e, conseqüentemente, maior força para impor agendas da classe trabalhadora, como, por exemplo, os acordos coletivos nacionais. Politicamente, no entanto, isto está longe de acontecer, mas são temas que estão presentes nas preocupações das organizações sindicais mais combativas.

“No último período, a CUT criou os macrossetores para tentar dialogar: macrossetor da indústria, macrossetor do serviço, macrossetor do setor público... para tentar unificar a luta. Porque uma coisa que é muito debatida é que se a gente ficar na nossa vida no dia a dia, nós vamos morrer sozinhos. E hoje, você pega a cadeia produtiva do micro e não distingue muito bem o que é metal, o que é plástico. Tem uma variação muito grande. Então no nosso congresso a categoria deliberou para a gente discutir o debate da CUT, tentar caminhar na construção dos sindicatos de trabalhadores da indústria” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“A gente precisa criar parâmetros nacionais de fato e a gente percebeu muito isso. Percebemos como ainda tem muitas disparidades dentro do próprio Brasil. A gente percebeu muito isso nesse momento da pandemia – quer dizer, reforçou! Muita coisa a gente não conseguiu avançar porque, às vezes, têm uma planta aqui na nossa região, tem uma no interior de São Paulo, tem outra em outro estado e aqui a

gente tem capacidade, tentou avançar, mas na ‘hora H’ a empresa vem para cima com ameaça – e como a gente recebeu muita ameaça nesse período da pandemia!” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“Eu sou, particularmente, favorável a que o movimento sindical repense no Brasil e rediscuta a sua forma de atuação para novamente ter uma identidade; e é fundamental para nós que a gente pense na possibilidade de fusões porque, hoje, o que nós temos? Nós temos um número grande de sindicatos – eu não gosto de falar disso somente pelo número, que é gigantesco –, mas [segue] tendo a baixa representatividade que tem. Então nós temos sindicatos em cidades no interior de São Paulo que representam três mil metalúrgicos, 2.500 metalúrgicos. O poder de atuação desse sindicato perante as empresas, localmente, é muito limitado. Se você tem um sindicato e não é estadual, mas regional, isso vai lhe dar uma outra condição. A gente tem conversando [na] federação, buscando conscientizar ou convencer as pessoas da necessidade de se pensar isso” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

“Se a gente conseguir, de fato, ter iniciativas do próprio ramo da indústria, organizar o macrossetor – até porque hoje, cada vez mais, é difícil você estabelecer a qual setor pertence a determinadas empresas, determinadas categorias. Quando você fala de macrossetor, você condensa uma cadeia. Então a discussão do macrossetor faz sentido. [...] Se a gente consegue uma discussão nacional, você vai equilibrando e ajudando os polos mais jovens a também adquirir as condições que os polos mais velhos têm. Quando essa discussão se faz de forma desarticulada – desarticulada por parte dos trabalhadores, porque por parte da empresa ela é bem articulada –, o que você consegue fazer é manter a condição mais baixa e ir rebaixando as melhores condições, no argumento de que se você não fizer essa negociação, a empresa vai embora, a empresa sai” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“Os acordos coletivos nacionais são uma bandeira que nós defendemos. O problema é a dificuldade de entendimento político-sindical quanto a isso; é muito difícil porque, diferente da Alemanha [onde] você tem oito sindicatos – como a IG Metall, que representa todos os metalúrgicos da Alemanha –, nós temos aqui as questões de estado. Por exemplo: nós temos aqui, em menos de 40 km, três

sindicatos dos metalúrgicos, cutistas. Então as dificuldades que você enfrenta da unidade e do entendimento da importância da defesa dessas bandeiras é muito difícil! Porque cada sindicato pensa [...] com a sua concepção, com a sua ideologia, né? E nem todos entendem que isso é uma política eficaz. Alguns sindicatos entendem que é uma forma, inclusive, de você tomar a base dele, então existem aí sérias divergências políticas quanto a isso. Porque aí você vai ter CTB, CUT, Força Sindical, CSB, Conlutas... então essa forma de organização sindical que nós temos no Brasil dificulta – e muito! – esses acordos nacionais. Não tem como a gente continuar fazendo enfrentamento ou defendendo bandeiras quando a gente tem 15 mil sindicatos; 10 mil sindicatos dos trabalhadores e 5 mil sindicatos de empresários – e, diga-se de passagem, somente no Brasil!” (Leandro Soares, 28/10/2020).

“Eu entendo que, se o CNAE ali preponderante é metalúrgico, os metalúrgicos têm que representar todos, independentemente se é refeitório, se é borracha, se é vidreiro, se é limpeza... independente! Tem que ser um único sindicato. ‘Ah, mas aí você acaba com os outros...’ Não! Não acaba! Unifica! Faça como a IndustriALL fez. A IndustriALL, pensando já lá na frente, nesse enfrentamento em nível mundial, unificou os têxteis, os químicos e os metalúrgicos. Hoje, representa mais 50 milhões de trabalhadores em nível mundial. Então é esse o entendimento. Não são os grandes querendo acabar com os pequenos; são os grandes querendo unificar com os pequenos, fortalecer os pequenos para que façamos uma única frente” (Leandro Soares, 28/10/2020).

“Eu sou um dos defensores do macrossetor. No meu caso, da indústria. Eu cheguei, inclusive, a propor que nós começássemos o nosso balão de ensaio pelas federações. As confederações que estão em níveis nacionais, é um negócio um pouco maior. Eu sugeri que nós começássemos com as federações aqui em São Paulo, e não precisa ser os metalúrgicos que vão presidir ou que tem isso ou aquilo. Porque o importante não é o espaço, o cargo que se ocupa. Tem outros momentos para discutir isso. Mas é para fazer um gesto e ter um discurso para levar para o trabalhador, para gente poder conversar em mais lugares e tentar criar a ideia de trabalhadores da indústria” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

“É um dos problemas que a gente tem, mas no Brasil a dificuldade está maior porque o movimento sindical está tendo sempre que correr atrás das coisas. Aí volta e meia tem problema, volta e meia você tem que ficar de olho no que o governo está fazendo porque está prejudicando o campo macro. Então sobra pouco tempo para discutir, de fato, essa reestruturação sindical que é tão necessária para que a gente possa representar todos e todas, né? Todos os trabalhadores. Eu tenho feito uma reflexão de que esse conceito de categoria deveria deixar de existir. Acho que tem que representar os trabalhadores, né? Acabar com essa história de começar a criar sindicatos que você fosse se filiando. Um conceito de proximidade maior” (João Cayres, 10/02/2021).

Os Acordos Marco Internacionais (AMIs) e as redes sindicais

Os Acordos Marco Internacionais são importantes na preservação dos trabalhadores vinculados a grandes empresas multinacionais, mas exigem dos sindicalistas um conhecimento de acordos nacionais dessas empresas e as artimanhas para não as aplicar no Brasil, em nome da obediência à legislação local. Se constituem em avanços para os trabalhadores e para a atuação sindical mesmo com suas limitações. A vinculação internacional do sindicalismo termina por fortalecer a ação sindical no âmbito nacional pela pressão que pode ser feita às matrizes.

“Os Acordos Marco têm um poder limitado; eles não são remédio para todos os males, mas eu acho que eles têm um papel. Por exemplo, nós temos acordos com 48 empresas multinacionais; elas empregam – empregavam, antes da pandemia – alguma coisa como 8,7 milhões de trabalhadores! E se a gente pegasse, por alto, mais 20 e poucos milhões na cadeia de produtiva. É uma pegada grande... Uma das primeiras coisas que nós fizemos lá no mês de março [de 2020] foi escrever para todas essas empresas, com uma série de questões para elas: para elas buscarem negociar com o sindicato em nível local medidas protetivas; para não usar trabalhadores do grupo de risco; para quando for serviço essencial, o negociamento da questão; para que ela apoie os fornecedores para que não haja interrupção de trabalho;

para que garanta as medidas para os trabalhadores etc. Várias delas responderam, responderam politicamente e realmente tem sido um ponto de apoio importante... sobretudo, com a cadeia produtiva” (Valter Sanches, 03/06/2020).

“Deixa eu falar um pouquinho aqui sobre a questão dos Acordos Marco Internacionais. Eu, quando na comissão de fábricas da Volks, no primeiro mandato da comissão, no ano 2000, eu tive a oportunidade de assinar a chamada Carta Social da Volkswagen. E aí, quando a gente assinou aquela carta, eu vou ser sincero para vocês, eu estava com pouca experiência. Eu pensei assim, naquele momento: ‘Ah, isso aqui é chover no molhado! Isso aqui é mais do mesmo!’; porque, me diz o que é Carta Social? ‘Olha, a empresa não poderá pagar salários menores do que o salário legal do país’; ‘a empresa não pode ter jornada maior do que a jornada legal do país’. Certo? E aí eu fiquei me perguntando assim: ‘olha, mas isso aqui é chover no molhado! A empresa tem que respeitar a lei do país e isso aqui não ajuda em nada!’. Só que hoje a gente vê com outros olhos. Quer dizer, existe a lei do país? Existe. Só que a empresa foi lá e assinou um acordo dizendo que ela ‘se compromete a respeitar aquela lei do país’ – embora ela tenha a obrigação! Mas ela assina um documento reafirmando aquilo ali: ‘olha, existe a lei do país e a minhas condições vão ser de igual para melhor às do país” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“As multinacionais, por mais que elas tenham os seus Acordos Marco nas suas matrizes, quando elas saem das suas matrizes, qual é a desculpa? Que elas acabam se adequando às legislações dos países. Então, para nós, ainda temos muita dificuldade de fazer com que os Acordos Marco construídos – Mercedes, ZF, a Thyssenkrupp, que são as que mais eu tenho conhecimento [...] mas serve para nós como enfrentamento. Nós temos usado muito esses Acordos Marco – principalmente o da ZF, nós usamos muito Acordos Marco para fazer enfrentamento às posturas da ZF aqui. E hoje nós temos, pelo menos por parte da empresa, um certo respeito quanto a isso porque nós temos essas ligações, principalmente com o IG Metall” (Leandro Soares, 28/10/2020).

“Então, falando um pouquinho da Ford. Para nós, foi uma grande surpresa esse anúncio do fechamento da fábrica na Bahia. Eu não sei se

vocês sabem, mas nós construímos há algum tempo – graças também a um bom relacionamento com a UAW, o sindicato americano, com um presidente que tinha uma visão muito internacionalista, que eu acabei fazendo amizade, conversando com ele sobre os conselhos dos trabalhadores, os comitês mundiais de trabalhadores que existiam nas fabricas alemãs, ele gostou da ideia –, a gente foi conversando e construiu o Comitê Mundial dos Trabalhadores Ford. Inclusive assinando um Acordo Marco global com a Ford, que foi a primeira empresa americana fora da Europa a assinar um acordo desses – então foi muito interessante. Nós assinamos em 2012 e depois foi renovado, e a vantagem do Comitê Mundial é que a Ford pagava passagem, hospedagem para os representantes sindicais de vários lugares do mundo. Então você podia pegar da Tailândia, da África do Sul, Brasil, Espanha, Alemanha, Inglaterra – todos iam e se encontravam uma vez por ano e faziam uma reunião, primeiramente com os sindicatos e depois com a direção mundial da empresa” (João Cayres, 10/02/2021).

“Em 2004 nós fundamos, entre as comissões de fábrica e sindicatos que representam os trabalhadores na Volks, o que nós chamamos de Comitê Nacional dos Trabalhadores na Volks. Então nós temos essa organização em que a gente se reúne de tempos em tempos, não tem uma data fixa; tem meses que nos reunimos duas vezes, tem outro momento que reúne a cada 60 dias. Mas sempre que a gente tem uma demanda – e agora ficou até mais fácil, com a tecnologia que existe de estar trocando informação –, em alguns casos até diariamente porque temos aí os grupos de WhatsApp [...]. Então eu tenho muita informação com relação às discussões que a gente faz na Volkswagen. Eu posso dizer que, dos acordos firmados entre a Volkswagen e o Sindicato dos Metalúrgicos do ano 2000 até hoje, eu participei de todos os acordos” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“Temos algumas redes sindicais... tem diversas plantas aqui na categoria, e tem em outras regiões do Brasil, empresas transnacionais, e a gente tem consolidado algumas redes sindicais [...], a forma como se atua nessas redes. A gente tem Acordos Marco Internacionais assinados; algumas empresas de auditoria têm, então a gente precisa repensar, nesse momento, até a Indústria 4.0. A gente já precisava discutir isso, mas agora no momento da pandemia, que vai reposicionar as cadeias de produção, eu acho que vai forçar ainda

mais a gente a pensar no que são essas redes sindicais e como vai ter que ser a atuação e a organização dos trabalhadores de fato nessas redes” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

Enfrentando as estratégias das montadoras

Os interesses globais das montadoras funcionam como argumento para as montadoras tomarem decisões acerca da produção, localização, modernização, realocação industrial sem consultar os sindicatos. Estes ficam sabendo, às vezes, pela mídia. Unidades são fechadas e os sindicatos atuam para reduzir os impactos sobre os trabalhadores, seja nas negociações sobre PDV e mesmo de adiamento do fechamento das unidades ou de permanência dessas mesmas unidades.

“Há 2 anos nós assistimos um movimento – há quase 2 anos, na verdade! – que foi da GM aqui no estado de São Paulo, que eu sempre digo: nós precisamos estudar o que aconteceu na GM. A GM, de maneira estratégica, lançou para a opinião pública que poderia fechar as unidades no Brasil, deixar de produzir no Brasil e dizendo que, para que isso não ocorresse, seria necessário a participação do estado, das prefeituras, dos trabalhadores e, conseqüentemente, do movimento sindical. E de maneira muito bem articulada, o ‘pacote’ que ela apresentava naquele momento, bastante duro aos trabalhadores, [a GM] conquistou a opinião pública para o seu lado e fez com que, em menos de um mês, ela tivesse um acordo aprovado em São José dos Campos e em Gravataí – se não estou enganado; São Caetano do Sul já tinha. Ela deixou o sindicato em uma condição de que o Governo do Estado já [contribuía] com recursos retidos no ICMS; as prefeituras já haviam se manifestado de maneira a dar algum tipo de incentivo ou deixar de cobrar algumas coisas durante um período; portanto, só faltaria a contribuição dos trabalhadores. Naquele momento, o sindicato ficou numa condição muito difícil porque a pressão – não só de São José dos Campos, mas de toda a sociedade – foi para cima do sindicato” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

“O aspecto que eu chamo atenção para essa discussão da Toyota é que ela também se utilizou da mesma estratégia da GM: ela foi para opinião pública falando o que precisava fazer e, basicamente, nós não assistimos resistência para que ocorressem as mudanças. Ela utilizou a seguinte estratégia: ‘eu tiro as pessoas de São Bernardo do Campo, levo elas [sic] para Sorocaba e abro um PDV em São Bernardo onde eu tiro 300 pessoas e sairão aquelas pessoas que querem sair’. Não é um PDV nos moldes daqueles que foram feitos na Volks, mas é um PDV muito melhor do que ela tinha como prática. Então, normalmente, o PDV que a Toyota aplicava lá para os trabalhadores tinha como incentivo [de] saída de, no máximo, quatro salários [para] cada trabalhador; este acordo feito e pode ser que trabalhadores, a depender do tempo, tenham direito a até doze salários nominais deles. Então houve um diferencial, a empresa concordou com essa mudança; isso também fez com que a repercussão do desfecho e também do processo de negociação, nós não víssemos nenhum tipo de movimentação por parte dos trabalhadores de passeata, de um comunicado de greve ou uma ameaça de greve – ou qualquer coisa que fosse! Foi um processo de negociação bastante rápido, então esses quatro episódios na GM, Ford, Volks e Toyota mostram um novo comportamento das montadoras, e que é necessário a gente também se debruçar sobre eles e ver de que maneira eles têm conseguido diminuir o impacto e a resistência por parte dos trabalhadores” (Luiz Carlos da Silva Dias, 30/09/2020).

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC – histórico

O sindicalismo do ABC paulista é percebido como modelo de combatividade dado seu histórico de lutas a partir dos anos 1970 e por sua presença na formação da CUT. Mas, com a relativa desindustrialização do ABC, com as empresas globais utilizando seus fornecedores também globalmente, as indústrias locais perderam mercado, foram fechando ou se deslocando para outras regiões do estado de São Paulo e mesmo do país em busca de custos menores da força de trabalho, menor tradição de organização e com maiores espaços para ampliação dos negócios. O ABC, cada vez mais, é ocupado por serviços terciá-

rios integrados, representativos da contínua expansão da metrópole paulista. O risco é permanecer na celebração do passado e em seus avanços, como as comissões de fábricas criadas em 1999, sem dúvida um ganho imenso. Mas, no momento, o desafio é se utilizar essa experiência para renovar a ação sindical.

“Acho importante falar dos desafios do momento, o que é o sindicalismo nesse momento, o que a gente está vivenciando. A primeira coisa a lembrar é que esse é um sindicato cutista, e tem uma lógica de atuação. Uma lógica que surge lá no final da década de 1970, passa pela década de 1980, que nos traz até aqui. Ganha muita força, é lógico, com a criação da CUT... e é importante resgatar algumas coisas como parte da nossa reflexão. [...] A CUT nasce lutando pelo fim da unicidade sindical, discutindo representação por categoria, fim do imposto sindical, fim do poder normativo da Justiça do Trabalho, defendendo liberdade sindical, ratificação das convenções da OIT... então a CUT nasce nesse emaranhado, tentando dar liberdade de fato, autonomia para os trabalhadores se organizarem. Esse sindicato ajudou muito na construção da CUT, e é nisso que a gente baseia nossa atuação no dia a dia” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“No final da década de 1990, a gente muda a estrutura e a organização e cria os chamados Comitês Sindicais de Empresa. É a tentativa de ampliar esse braço da organização que o sindicato já tinha dentro da fábrica, com as comissões de fábrica. Tentativa de estender essa organização no local de trabalho para estar muito mais próximo aos trabalhadores e procurar entender o que eram essas transformações que vinham ocorrendo, para entender o que era essa nova classe, porque com a reestruturação produtiva surge um novo perfil de trabalhador dentro da fábrica. Era preciso entender os anseios e discutir quais eram essas novas demandas e as novas formas de organização e mobilização. Então é um marco importante. Os comitês sindicais são criados em 1999. Ano passado [2019] a gente fez 40 anos de sindicato e fez 20 anos de Comitês Sindicais de Empresa” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

O Sindicato do ABC, avanços: o grupo de fábrica

Uma proposta a ser expandida para marcar a presença sindical são os grupos de fábrica, uma derivação dos comitês de fábrica. Uma representação sindical informal que pode ser um caminho para uma nova entrada do sindicato nos locais de trabalho.

“Nesses grupos de fábrica, os sindicatos, os comitês que estão dentro das fábricas vão ter que criar e vão ter que ser suportes para esses comitês sindicais no dia a dia. Eu acho que tem fábrica que mesmo depois de 20 anos, a gente não conseguiu criar um comitê sindical; a gente não conseguiu chegar numa representação de fato, uma organização no local de trabalho. Então a gente também discutiu muito isso no congresso e a gente resgatou o nome – que já era usado para ‘previsão legal’, está aí em algum lugar escrito isso –, mas a gente resgatou e está usando esse nome. A gente ia usar outro nome, mas era mais complicado. Nos lugares onde a gente não conseguiu avançar com os comitês sindicais, a gente criava uma figura de representação sindical; mesmo ali naquele local, os trabalhadores não estando organizados, mas uma figura de um delegado sindical para a gente tentar aproximar essa organização nessas fábricas ou nesses locais de trabalho que não têm oficialmente um braço do sindicato” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

O custo ABC, a deslocalização da empresa automobilística e a obsolescência da pequena e média indústria

O destaque é que, mesmo acompanhando o processo de desindustrialização e realocação da indústria no país, o ABC ainda se encontra numa situação favorável em termos comparativos. A perda de arrecadação e de massa salarial, de outra parte, têm comprometido a estrutura local, que por sua vez assiste ao avanço dos serviços, com algumas cidades da região já concentrando suas atividades nesse setor. O chamado ‘custo ABC’ é outro fator importante de se reter, dada a urbanização acelerada e a falta de espaço para a indústria se expandir, o que favorece o processo de interiorização

industrial que por si só não é negativo, desde que se tenha um projeto para aproveitar e modernizar a infraestrutura. A reconversão industrial, não mais concentrada na indústria automobilística, ou a opção de eletrificação do setor automotivo podem ser uma saída, desde que políticas públicas sejam implementadas.

“Enquanto a gente tem, aqui no ABC, uma queda vertiginosa na atividade industrial, Sorocaba, São Carlos, Campinas têm mostrado crescimento, seja com atividades tradicionais como, por exemplo, a indústria automotiva, seja com novos setores como o setor de energia, o setor de defesa, o setor de telecomunicações. O ABC é um polo mais antigo, e a gente tem um problema de defasagem tecnológica nas empresas. Avança mais tecnologicamente nas grandes empresas, sobretudo as montadoras, de matriz estrangeira, que conseguem importar tecnologia. Mas quando a gente olha a empresa média, pequena, microempresa, empresa de capital nacional, com um parque mais obsoleto, maior ociosidade, menor capacidade de dar respostas rápidas às mudanças...”

“O ABC tem passado por um processo de desindustrialização; a curva do ABC é muito semelhante à curva do Brasil, muito semelhante à curva do Estado de São Paulo. Mas quando você abre o Brasil, abre o Estado de São Paulo, você percebe oscilações positivas de algumas regiões; e a oscilação do ABC, ela acaba, inclusive, sendo mais negativa que do Estado ou do país. Isso tem um impacto gigantesco. Não é só no dia a dia dos trabalhadores, mas tem um impacto inclusive para a receita pública. Se a gente pegar o ICMS aqui no ABC, nós saímos, em 2014, de 9 bilhões e meio de ICMS, para, em 2019, pouco mais de 6 bilhões. [...] Em 5 anos, a gente perdeu mais de 3 bilhões de arrecadação de ICMS. Isso compromete toda a estrutura local, então, de fato, a gente perdeu. [...] Nesses 5 anos, perdemos em massa salarial mais de 4 bilhões de reais” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“Santo André já foi uma cidade industrial. A gente até brinca que precisaria renovar o hino da cidade, porque fala que é um polo industrial, e hoje não é mais um polo industrial; Santo André virou um polo de serviço: serviços médicos, serviços gastronômicos,

uma série de serviços em que a cidade encontrou um caminho” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“Uma das coisas que a gente vem apostando muito aqui na região, inclusive nesse último período, é a discussão sobre a reconversão industrial. [...] É um assunto até bem antigo, mas recentemente a gente vinha falando muito dele. Primeiro, em função de novas tecnologias, a forma de fusão das novas tecnologias e como a gente adapta as novas tecnologias ao nosso cenário brasileiro; como a gente pode ser também desenvolvedor e produtor dessas novas tecnologias e desses equipamentos que compõem esse novo cenário tecnológico, mas também por conta das possibilidades de variar a atividade industrial no ABC. Como a gente é um polo muito voltado ao setor automotivo, ficamos muito vulneráveis às oscilações, comuns no setor automotivo” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“[Sobre] a interiorização das empresas, somos favoráveis que haja, de fato, uma descentralização industrial. O nosso problema é que, principalmente lá no período Fernando Henrique [Cardoso], essa descentralização não foi organizada; então você tinha uma guerra fiscal enorme, as empresas mudavam de localidade, saíam daqui da região porque tinham o terreno, porque tinham os impostos por não sei quantos anos, ia pegar uma base de trabalhadores desorganizados, pagando menos, sem os direitos sociais que tem aqui na região do ABC. Só que o discurso que saiu vencedor foi o de que as empresas estavam indo embora por conta do sindicato que era muito burro, muito lento e os trabalhadores ganhavam salários muito altos” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

Os novos espaços produtivos

A experiência de Sorocaba é analisada positivamente e ilustra como o deslocamento [pode favorecer] os trabalhadores. Sorocaba não é propriamente um *greenfield*, e a instalação da Toyota significou um aumento do parque industrial local e mais empregos, com queda a partir da crise econômica de 2008. A greve na Toyota, em 2013, foi considerada a maior enfrentada pela empresa, indicando um alto grau de organização dos trabalhadores. Ao contrário do ABC paulista, a presença de montadoras é recente, o que

se reflete na juventude de sua força de trabalho, mas a atividade sindical acompanhou o aumento da categoria metalúrgica na cidade, que dobrou entre 2002 e 2012. Mesmo com a crise econômica e política a partir de 2015 e a perda de aproximadamente 10.000 postos de trabalho, o sindicato continua representativo e aglutinando cerca de 43% da categoria.

“Aqui em Sorocaba nós tivemos, praticamente, pleno emprego. Chegamos a 4,5% de desempregados, que foi o auge da nossa categoria. [Em] Sorocaba, até 2002, nós éramos apenas 19 mil metalúrgicos; a partir do governo Lula, nós chegamos a ter, em 2011, meados de 2012, 45 mil metalúrgicos aqui [...]. Infelizmente veio a bolha imobiliária e a crise econômica e política; veio também o golpe em 2016 da Presidenta Dilma e, de lá para cá, nós viemos numa decrescente até 2017, onde nós conseguimos estancar isso. Nós perdemos aqui 10 mil postos – aproximadamente 10 mil postos de trabalhos; hoje estamos com aproximadamente 35 mil metalúrgicos aqui em Sorocaba e região; desses 35 mil, nós estamos com aproximadamente 15 mil sócios, que mantivemos aqui com todas as dificuldades, com todos os ataques ao movimento sindical, com toda a retirada de direitos que nós tivemos, com a reforma trabalhista, nós conseguimos ainda manter um número de sócios, importante aqui para nós” (Leandro Soares, 28/10/2020).

“[...] Em 2013, nós tivemos a maior greve da história da Toyota, do mundo. Foram 17 dias de greve, um enfrentamento muito árduo, muito difícil, [em que] a luta não era por benefícios; a luta não era por melhores condições de salários; a luta foi única e exclusivamente por respeito. A empresa tinha um processo cultural muito difícil por conta da questão da cultura japonesa de se trabalhar 16/18 horas, e o ‘chicote estralando’ e chegou um momento que falamos ‘chega!’ E aí o sindicato foi lá e fizemos a maior greve da história da Toyota – do mundo! Inclusive nós tivemos que discutir com o movimento sindical mundial de que forma que nós [conduziríamos] isso. Foi material, inclusive a Toyota pediu aqui a intervenção do Estado de São Paulo [...]. Para vocês terem uma ideia, chegou aqui o capitão da polícia militar do Estado de São Paulo dizendo que ia acabar a greve... Para você ver! Inclusive sofremos forte influência do Estado! Foi uma greve muito difícil para nós, da qual nós saímos vitoriosos

e hoje nós temos o relacionamento que nós temos com a Toyota. Tudo o que é discutido, tudo o que é debatido, eles consultam primeiramente o sindicato” (Leandro Soares, 28/10/2020).

O pós-reforma trabalhista – a ação sindical frente aos não-assalariados

A prevalência do negociado sobre o legislado, e a presença dentro da fábrica de diferentes vínculos dos trabalhadores impõem uma atuação sindical para além dos assalariados. Não apenas com os informais fora da fábrica, mas frente à nova situação criada com a multiplicação dos vínculos e a fragilização contínua do assalariamento, bem como a rotatividade dos trabalhadores entre esses mesmos vínculos. O sindicato tornou-se atuante sobre o conjunto desses trabalhadores, regulares e terceirizados, buscando ampliar a representação sindical para atender à diversidade de vínculos como, por exemplo, a pessoa jurídica (PJs) e também junto aos MEIs, trabalhadores que saem das fábricas, mas abrem pequenos negócios no setor metalúrgico. Nesse panorama difícil à ação sindical, a organização dos trabalhadores continua levando adiante a luta por direitos como elemento basal de um regime democrático.

“Depois da reforma trabalhista, a gente tentou minimizar os impactos da reforma aqui na categoria. Apesar da conjuntura econômica desfavorável, do aumento de desemprego, fechamento de empresas – e se sabe das características da Ford –, mas aqui, pelo menos as negociações coletivas, nas convenções coletivas durante o período da campanha salarial, a gente conseguiu criar alguns mecanismos; inclusive inserindo nas convenções coletivas, para impedir alguns impactos da reforma trabalhista. Desde tentar impedir ou tentar regulamentar melhor o que é a terceirização ou tentar forçar – nem que seja de forma negociada – outras formas de contratação, tentar impedir jornada intermitente...” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“A gente fez o congresso para refletir um pouco sobre quais seriam os desafios, qual era a conjuntura que a gente estava enfrentando, o que nos esperava, qual era o futuro da classe trabalhadora e o que todos esses elementos de flexibilização dos direitos, de manter

o aumento do movimento sindical, do ruído da economia, do êxodo das empresas metalúrgicas, do fechamento das indústrias... foi um pouco disso que a gente começou a discutir. No congresso, discutimos como criar caminho, pensar na nossa organização, de como a gente conseguiria, na nossa organização, representar os trabalhadores no dia a dia. Então a gente discutiu algumas coisas, mudou o estatuto do sindicato para tentar dar conta de algumas coisas. A primeira delas foi a ampliação da representação sindical. A gente aprovou aqui no congresso que a gente vai avançar na representação. Colocou o nosso estatuto para tentar representar pessoas jurídicas. Você pega na fábrica o trabalhador ou trabalhadora CLT, carteira assinada, mas a gente já encontra em diversas áreas das empresas, no dia a dia, executando o trabalho, pessoas jurídicas. Diversos PJs circulando, fazendo trabalhos, com relação de hierarquia, e a gente não consegue organizar. Não é organizável. Tentava dialogar. Então a gente tentou discutir muito isso no nosso congresso para tentar avançar e pensar como organizar esses trabalhadores” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“Outra coisa que a gente colocou no nosso estatuto, deliberou no congresso, foi a representação dos MEIs, Microempreendedores Individuais. Um movimento que a gente viu muito no último período da nossa categoria. O pessoal saindo das fábricas e, às vezes com um dinheirinho ali. Consegue um PDV um pouco melhor para conseguir planejar a vida dele. E a gente começou a perceber que esses trabalhadores que saíam das fábricas – porque as fábricas estavam demitindo, fechando – conseguiam se manter no mercado de trabalho. Muitos deles estavam abrindo seu próprio negócio, e muitos negócios até na área metalúrgica. Então, como dialogar com esses trabalhadores? Como representar esses trabalhadores no dia a dia? Precisamos discutir de fato como fazer, como representar esses MEIs. Como autônomos, como outras formas de contratação, tentar pegar um pouco o que é esse novo cenário” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“Uma coisa que a gente não pode esquecer é que, de fato, a democracia está em risco. Então falar da perda dos direitos [é] falar do risco da democracia. Como a gente vai fazer a partir desse debate dos direitos? Porque às vezes você vai fazer um debate com os trabalhadores sobre

democracia ou sobre essas coisas [e ouve] ‘pô, tem meu problema, é imediato, ali tenho uma necessidade imediata’ e você vai falar que ‘a democracia está em risco’...? Então a gente tem que debater com os trabalhadores a partir dos direitos que eles estão perdendo, que aí está o risco: ele não poder mais participar, ele não poder mais se organizar, ele não poder mais reivindicar. É a precariedade. Então, aí está o risco da democracia, né? Eu acho que a gente também precisa resgatar os princípios e valores cutistas, que são honestidade, respeito, democracia, compromisso e solidariedade! Se estiverem bem claros os valores, esses princípios e valores, eu acho que a gente tem esperança ainda de construir um futuro melhor para a classe trabalhadora” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

As novas tecnologias – a assembleia online

As assembleias online não substituem as presenciais, embora as *lives* contribuam nas discussões de algumas temáticas. Os sindicalistas chamam a atenção para a falta da interação necessária entre os trabalhadores e a liderança. A questão tecnológica, no entanto, está colocada, assim como a necessidade de adaptação aos novos tempos. Essa adequação não tem sido simples, mas está na pauta sindical, para além das inovações tecnológicas na produção e na organização do trabalho. A questão que se coloca é como utilizar os instrumentos digitais na representação dos trabalhadores e na atuação sindical.

“A gente começou a fazer aqui a assembleia *online*, começou a dialogar com as novas tecnologias. A gente começou a fazer *lives*. O dirigente sindical para fazer *live*, ele não está vendo as pessoas (risos). É terrível isso aí! Porque você vai falando, vai vendo a reação das pessoas e você vai calibrando, né? (risos) Mas o pessoal fala e não vê a reação das pessoas! É terrível! Mas começamos fazer algumas *lives* para dialogar sobre alguns temas, fizemos votação de *acordo online*, também uma coisa diferente. Por mais que a gente já tenha tido outras experiências além da assembleia normal, do ‘levantar a mão’, em muitas fábricas a gente faz votação em urna, mas você está em contato direto com o trabalhador, você está falando com ele” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

As novas tecnologias: a Indústria 4.0

O debate sobre a Indústria 4.0 está sendo realizado em duas vertentes. A primeira, de sua inevitabilidade, ou seja, o inimigo não é a tecnologia, mas sua aplicação quando exclui os trabalhadores. Os sindicatos precisam estar preparados para a discussão, conhecendo seus fundamentos, aplicação e para garantir a inclusão dos trabalhadores e sua qualificação/requalificação. Esta discussão já está na pauta do movimento sindical. Uma segunda vertente ressalta a nossa infraestrutura precária e o nível do nosso parque industrial. Isto coloca dúvidas acerca da própria sobrevivência das fábricas que poderão fechar, aumentando o processo de desindustrialização e nos tornando, coisa que já vem acontecendo, apenas em exportadores de matérias primas e importadores de tecnologia. Problema que extrapola a questão sindical e se inclui no debate político mais amplo sobre política industrial.

“A questão fundamental do trabalho, mais uma vez, não é a tecnologia em si, é a inclusão. É a inclusividade [*sic*] no grupo de trabalho. É questão de: se essa transformação vai ser primeiro negociada com o sindicato, a transição do modelo, e se os trabalhadores vão ser beneficiados, que eles possam ser incluídos como trabalhadores, de fato, formais. Indústria 4.0, se ela é inevitável, como negociar? Do ponto de vista da tecnologia, eu acho que ela é inevitável [...]. Agora isso acontece *pari passu* com a transformação – que eu acho que é urgente – do sindicato. Por que? [Para] ter dimensão de que nós temos que nos transformar” (Valter Sanches, 03/06/2020).

“Mas o que é essa nova Indústria 4.0? O que ela muda nas configurações das cadeias globais? Como que a gente pode intervir nisso, como a gente vai dialogar? [...] Porque tem empresa aqui no Brasil que ainda não chegou na terceira revolução industrial. Muita empresa está lá na primeira, veio pra segunda e não conseguiu [se] adaptar ou [não] teve capacidade financeira ou de organização para chegar na terceira revolução industrial. Então, como essa empresa vai sobreviver na quarta revolução industrial? E qual vai ser a relação de trabalho dentro dessa empresa? Essa empresa provavelmente está fadada a morrer. E essa empresa morrendo, é menos emprego. Então

como a gente faz esse debate? É uma preocupação muito grande” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“Acho que é extremamente importante a gente voltar na conversa da Indústria 4.0 e das novas tecnologias, porque, de fato, é pensar sobre como vai ser o futuro da nossa indústria, mas [também] como vai ser o futuro da organização social no nosso país. Mencionei a questão dos trabalhadores informais por aplicativo. Se a gente não tiver um marco regulador, se não tiver uma pressão por parte dos trabalhadores para [prever] uma política pública voltada para a questão do uso das novas tecnologias, o que a gente vai ver no Brasil é o acentuamento da desigualdade, o crescimento da informalidade [...]” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

“Nós iniciamos a campanha salarial agora e uma das discussões é sobre as convenções coletivas. Estamos encaminhando na convenção coletiva uma cláusula – que vai ser objeto de discussão – que trata das novas tecnologias, colocando a obrigatoriedade da empresa de apresentar ao sindicato o seu plano de investimento, quanto tempo que isso vai levar, o quanto afeta os trabalhadores... Isso para ser discutido no processo de ‘cadenciamento’ para a inserção dessas novas tecnologias e uma possibilidade de capacitação e de remanejamento dos trabalhadores dentro da própria indústria” (Wellington Damasceno, 17/06/2020).

A questão da saúde e a greve da Renault: um exemplo de movimento em plena pandemia

A pandemia implicou em acordos para a paralisação da produção pela crise sanitária que ficou próximo dos 60 dias. A retomada foi antecedida pela discussão dos protocolos de segurança. Em 2020, a Renault do Paraná apresentou proposta de reestruturação que implicava em demissões. A proposta não foi aceita e desencadeou-se uma greve de grande repercussão. Essa greve mobilizou a IndustriALL Global Union para interceder junto à Renault europeia e foi vitoriosa, garantindo a recontração de trabalhadores demitidos.

“Um tema que é muito importante nesse momento da pandemia, e vira pauta, é saúde e segurança. Nesse último período e nos últimos dias – e até no começo da pandemia –, o sindicato se posicionou muito fortemente sobre essa questão da saúde. E fala muito que ‘primeiro é a vida, depois a saúde, depois a empresa para o trabalhador’. Então a gente passava por essa coisa da pandemia, fizemos acordos; depois, vieram as medidas provisórias, a segunda leva de acordos; então nós ficamos 40, 60 dias com as fábricas paradas. Agora, na retomada, nos últimos dias, discutimos o que têm que ser esses protocolos de saúde e segurança. Esse tema da saúde e segurança, que nunca saiu do ponto central da discussão, se reforçou nesse momento” (Aroaldo Oliveira da Silva, 01/07/2020).

“No ano de 2018 nós fizemos uma negociação com a Renault, uma negociação de PLR data-base por 2 anos. Na época, a negociação data-base foi pelo INPC, e a negociação de Participação nos Lucros e Resultados, a PLR de ‘25 mil e alguma coisa’ – se não me falha a memória –, os trabalhadores rejeitaram a proposta num primeiro momento. Então foi feita uma greve de 2 dias e, ao final da greve, melhorou um pouco mais a PLR [...] e os trabalhadores aceitaram a proposta. Nesses dois anos, a Renault esteve com a produção em alta; [...] com 3 turnos de produção, contratando trabalhadores, certo? E aí, quando chegou no início do ano de 2020, antes mesmo de a gente ter a noção do que ia acontecer com essa pandemia, a Renault procurou o Sindicato dos Metalúrgicos para falar que precisava fazer uma reestruturação. A empresa queria rediscutir os valores de participação de resultado, a questão própria da tabela salarial, piso salarial e ela queria fazer uma discussão. [...] A Renault alegava que era necessário fazer essa reestruturação por uma questão de um plano de competitividade para eles trazerem investimento para a fábrica e fazer novos produtos aqui” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“Pois bem, quando chegou em março [de 2020] aconteceu a pandemia, uma situação que não estávamos esperando [...]. Como a gente não chegou num entendimento com a Renault logo na suspensão da produção, a situação começou a ficar um pouco tensa até com os trabalhadores [...]. “Com o sindicato, a empresa formalizou a proposta, e o sindicato levou a proposta em assembleia, certo? Com a rejeição da proposta na assembleia, o sindicato deu um prazo de 72h para a Renault chegar em um outro entendimento.

[...] Talvez até avaliando que poderia ser decretada uma greve no final das 72h [...] a Renault demitiu os trabalhadores antes do prazo de 72h, ou seja: a Renault acabou demitindo 747 trabalhadores. [...] Aí, claro, o sindicato foi na porta de fábrica, realizou uma assembleia com os trabalhadores e já decretou a greve a partir daquele momento, reivindicando a reintegração dos trabalhadores [...]” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“Como nós invocamos também o protocolo, que ela assinou com o Governo do Estado do Paraná, que garantia um nível médio de emprego, o sindicato procurou buscar apoios de todos os lados. Primeiro, buscamos fazer uma divulgação da greve na mídia, pedindo solidariedade, pedindo a divulgação da nossa luta; invocamos o Ministério Público através do voto de liberdade sindical, que nós temos aqui no Paraná, que envolve as centrais sindicais e os Ministério Público; procuramos o Governo do Estado, dizendo que o Governo do Estado deveria intervir em favor dos trabalhadores, até porque estávamos num momento de pandemia, em que boa parte das empresas estava com a produção suspensa, e aí não teria como os trabalhadores procurar um novo emprego. [...]” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“Entramos em contato com a IndustriALL também [...] pedindo [para que] se pudesse também intervir junto à direção mundial da Renault para reverter essa situação. Ao mesmo tempo, em paralelo a isso, nós entramos com uma ação judicial, pedindo através da justiça do trabalho a reintegração desses trabalhadores. “Então, a greve teve uma grande repercussão. [...] Sabíamos do risco, muitas vezes, da exposição; pedimos para os trabalhadores tomarem o máximo de cuidado possível, mas era preciso fazer aquele enfrentamento com a Renault. E aí, graças a toda essa mobilização, a esses pedidos de ‘auxílio’, de mediação do Ministério Público, tivemos duas audiências no Ministério Público através do Fórum de Liberdade Sindical, pedindo reintegração desses trabalhadores; tivemos uma audiência de conciliação na justiça do trabalho. Na época, a juíza que estava presidindo a sessão disse que não era só a reintegração dos trabalhadores, que tinha que resolver todo o assunto porque, se reintegrasse os trabalhadores, no futuro poderia parar de novo em greve se não resolvesse os outros assuntos. [...]” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

“Teve audiência, e não chegou num acordo; é claro que a Renault não concordava em momento nenhum em reintegrar os trabalhadores. A IndustriALL fez uma cobrança, teve uma reunião com o diretor de recursos humanos mundial da Renault, que também expôs a situação pedindo para suspender as demissões. Num primeiro momento a Renault disse que ‘não’, mas eles continuaram conversando; ou seja, os nossos jurídicos, em determinado momento, sentiram que [...] as coisas se alinharam. E aí veio a sentença em primeiro grau da juíza aqui de São José dos Pinhais, determinando a reintegração dos trabalhadores, certo? E claro, quando veio essa sentença, nos ajudou – e muito! – a buscar fazer um acordo com a Renault. E aí [...] tinha reunião no Ministério Público, tinha reunião no Governo do Estado intermediando também, buscando uma saída política e para os dois lados. Claro que para o lado da Renault também, porque a Renault não poderia sair dessa greve, não queria sair com uma situação, na leitura deles, ‘derrotados’. Então, qual foi a discussão que aconteceu lá junto do Governo do Estado? Buscar uma saída política. Embora [tivesse] a decisão da juíza aqui, a Renault poderia recorrer da decisão e ir para o tribunal, que poderia manter a decisão ou poderia reverter a decisão. E aí a Renault não recorreu porque, junto ao Governo do Estado, fizeram duas reuniões; mais de 3 horas de reuniões e chegou-se num entendimento de trazer a proposta de reestruturação para Renault, mas, ao mesmo tempo, trazer a reintegração dos trabalhadores” (Jamil Dávila, 21/10/2020).

Esse conjunto de depoimentos abarca as questões que afligem o movimento sindical metalúrgico hoje, reagindo com as transformações do capitalismo no Brasil e a tendência à precarização num setor marcado por mudanças tecnológicas e organizacionais profundas, bem como a reespecialização da produção no âmbito global. Esses fatores trouxeram impactos à mobilização dos trabalhadores, colocando em xeque a atuação sindical e sua necessidade de se repensar; ao mesmo tempo, indicando a mobilização do setor na busca da manutenção de direitos e de emprego. As lideranças sindicais discutem a necessidade de renovação, as novas tecnologias, a presença das novas gerações de trabalhadores entre os novos desafios a serem enfrentados. O ABC paulista, apesar de sofrer pesadamente as consequências dessas reestruturações, permanece como modelo de um tipo de industrialização que veio acompanhado de forte mobilização operária. Com as devidas di-

ferenças, esse operariado que representou o novo sindicalismo, e apesar dos reveses marcados pelas transformações na produção e redução do número de postos de trabalho continua sendo, nos novos e antigos territórios produtivos, uma liderança importante em termos de mobilização e ação sindical.

Entrevistados:

Valter Sanches; Aroaldo Oliveira da Silva; Wellington Damasceno;
Jamil Dávila; Leandro Soares; Luiz Carlos da Silva Dias; João Cayres.

CUT (RURAI), TELECOMUNICAÇÕES, BANCÁRIOS, PETROLEIROS E AEROVIÁRIOS

Trajetórias sindicais

As trajetórias dos sindicalistas de outros setores mostram grande diversidade, na qual a militância política anterior, ou mesmo concomitante, permanece vinculada a movimentos sociais e partidos de esquerda. Os dois depoimentos abaixo ilustram essa diversidade, seja num setor que podemos chamar de ‘serviços’, originalmente estatal, como o de telecomunicações, com uma formação técnica específica, seja pela trajetória junto à CUT, oriunda de movimentos no campo, e das mulheres rurais.

“Eu comecei a trabalhar em 1978; eu sou oriundo da Escola Técnica Federal aqui do Rio de Janeiro. Eu fiz o curso de Telecomunicações, sou técnico em telecomunicações; comecei a trabalhar na Standard Eletric. Era uma empresa que fazia toda a manutenção e também instalação de equipamentos de telecomunicação – as centrais telefônicas da ocasião. Eu trabalhei durante um ano e depois entrei na TELERJ em 1979, e estou até hoje. Então eu sou um trabalhador muito antigo já. A minha trajetória no sindicato: entro na categoria em 1979; entramos – eu e uma turma de muitos jovens que entraram na ocasião – e nós todos fomos [...] a nossa fonte foram as lutas pela democracia, na ocasião. Eu sou oriundo do Partido Comunista Brasileiro, fiz parte – naquela ocasião era Partido Comunista Brasileiro. Muitas vezes nós entramos no sindicato, nos filiamos no mesmo dia em que nós entramos para a empresa e já participamos, em 1981, da primeira eleição!” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“Eu sou uma cabocla da Amazônia, do interior do Pará, ribeirinha. A condição na vida, em primeiro lugar, para fazer parte de aprender a ler e escrever, a minha primeira condição foi aprender a nadar. Sem nadar, não podia ir à escola. Então quem é ribeirinho sabe disso! Tem que aprender a nadar para poder ir na canoa de madeira. Para ir para uma escola onde reúnem pessoas de 1ª à 4ª série em alfabetização, para poder aprender a ler e escrever; então eu tive que me afogar! Eu queria muito ir cedo para escola; eu não sabia nadar e então foi essa a minha primeira lição: ‘aprenda a nadar para poder ir à escola’. Aprendi a nadar e fui para a escola. Eu sou agricultora familiar, tenho um pedacinho de terra lá em Igarapé-Miri, que é a minha cidade, que é a 2 horas de Belém... os meus pés de açaí, os pés de castanha e a possibilidade de mexer lá com peixe, com outras coisas que a gente tem de produção. Eu vim para o sindicato, e do sindicato eu vim para a federação; hoje eu estou aqui na federação, nessa reunião. Vivi uma luta muito importante na minha região, porque eu sou da Jusante da Barragem de Tucuruí, um município que é abaixo da barragem. A gente sofreu muitas consequências da construção da barragem. Uma das primeiras lutas que eu fiz em nível estadual foi a luta por energia do Baixo-Tocantins. Cametá, Mocajuba, Baião, Oieras do Pará, Igarapé-Miri... por energia lá para a região. Então eu chego no movimento sindical estadual nessa condição de luta [...]. (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Aí eu venho para Fetagri, para a Secretaria de Mulheres; esta é uma militância minha, a luta das mulheres rurais; depois eu vim para Contag em 2005. Em 2005, eu estava na Contag e já estava com o pé na CUT. Sempre estive com um pé na CUT. Coordenei duas grandes marchas. A Raimundinha – que está aqui –, não é uma assessora qualquer, é uma grande companheira e organizou também no início, lá no começo, duas importantes Marchas das Margaridas, em 2000 e 2004. Eu vim depois dela. Ela abriu a porta, me abriu esse processo. “Eu queria colocar isso muito rapidamente, mas dizer o seguinte: para falar do campo, acho que é preciso olhar historicamente o lugar do campo no Brasil. Todos nós sabemos que a década de 1970, principalmente, até meados da década de 1980, foi um período em que a gente tinha mais gente no campo do que na cidade e isso se inverteu. Então, o êxodo rural e a situação de pobreza levaram muita gente do campo para inchar as periferias das grandes cidades. E

os que moram nas periferias vieram do interior, vieram do campo brasileiro. Se você encontrar uma pessoa que não conte a história dos seus pais, dos seus avós, que vieram para cidade a partir [do momento em que foram expulsos] expulsos do campo...” (Carmen Foro, 20/01/2021).

História das categorias e organização sindical

A história da organização das categorias segue suas especificidades e o contexto de seu surgimento. No caso das telecomunicações, o investimento estatal nas telecomunicações como estratégico ao governo militar. Isso resultou no surgimento de diversas empresas estaduais que passaram a integrar o sistema Telebras e da Embratel. Essa condição, por sua vez, favoreceu o surgimento de sindicatos, e sua articulação nacional a partir do final da década de 1970 com o avanço dos movimentos de democratização do país. A relativa estabilidade dos trabalhadores dessas empresas se constituiu, naquele período, num fator importante na organização sindical, seja em termos locais ou nacionais. A privatização representou um baque ao movimento sindical, com o aumento da terceirização e a substituição da organização do sistema por agência reguladora. Soma-se a isso a inovação tecnológica do setor, passando de telefonia para telecomunicações; as mudanças no teleatendimento, com a digitalização crescente, com a telefonia celular, eliminando categorias de trabalhadores; e surgindo outras com desafios para a representação sindical. Mesmo assim, permanecem três federações ligadas à Union Network International, que tem favorecido acordos globais para a categoria.

No caso dos aeronautas, a situação é mais complexa. O setor tem passado por diversas reestruturações e foi particularmente afetado durante a pandemia. A composição da categoria, por sua vez, aeroviários e aeronautas, traz dificuldades ao incluir militares, o que acrescenta um elemento a mais a ser considerado nas mobilizações.

No meio rural, a presença da CONTAG é bastante capilarizada e complexa em relação aos movimentos e à CUT, funcionando ambas como articulação política envolvendo sindicatos (4.000 filiados à CONTAG) e bastante mobilizados. Entre esses sindicatos, cerca de 35% são filiados também à CUT. A complexidade do sindicalismo rural está na violência no campo

que, mesmo assim, não inibe a participação das entidades nas lutas por direitos dos trabalhadores.

“Eu vou falar um pouco do Rio de Janeiro, mas vocês podem ter absoluta certeza de que isso aconteceu no país inteiro. Estava acontecendo na Bahia, estava acontecendo em Minas Gerais, estava acontecendo no Rio Grande do Sul... Tinha uma meninada, na ocasião, muitos oriundos da escola técnica e aquela efervescência dos anos 1970, final dos anos 1970, né? Ano 1978 [...] e toda aquela luta pela redemocratização brasileira, então nós somos frutos e oriundos desse período. Eu sou desse período! Eu vou contar uma história aqui – porque eu participei desse período todo; do final dos anos 1970 até 2020 eu venho participando muito ativamente das questões sindicais no setor de telecomunicações” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“O setor de telecomunicações sempre foi um setor muito importante, principalmente [como] ele foi constituído – do jeito que nós entendemos o setor de telecomunicações – na ditadura militar. Os militares tinham uma percepção em que, para fazer alguma integração, era preciso ter telecomunicações integrando o país, então constitui-se um modelo de telecomunicações para a ocasião. [...] Os militares compuseram o setor de telecomunicações com empresas regionais, locais, estaduais – e por isso nós tínhamos Telerj, Telesp, Telebahia; são empresas regionais que cuidariam das telecomunicações locais. Teria uma empresa de integração nacional; essa empresa era uma empresa estratégica, [...] a Embratel. Os sindicatos eram constituídos localmente: Sinttel Rio; Sinttel Bahia; Sinttel Rio Grande do Sul; Sinttel Paraná... então você tinha os Sintteis. Nós tínhamos sindicatos por cada local e isso era importante porque cada empresa local, cada Tele, também era uma empresa independente. Ela tinha uma diretoria, tinha um presidente, tinha RH... todas empresas importantes para cada local. Então você tinha no país inteiro: sindicato local e uma federação – que era a Fenatel [...]” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“Os nossos sindicatos eram assim: as negociações coletivas eram feitas localmente. Nós tínhamos dois acordos coletivos: um era com a Tele local e o outro era com a Embratel local. Eram dois acordos coletivos. [...] A terceirização era uma coisa insignificante,

e quando eu entrei – para vocês terem uma ideia! – nem portaria, nem limpeza, nem gente de elevador era terceirizado. Eram todos da empresa, a segurança... todo mundo era da empresa. Todos faziam parte do mesmo acordo coletivo. “Nessa ocasião, em função de toda a movimentação sindical brasileira, alguns sindicatos romperam com a federação mais tradicional e [nós] criamos uma federação, que foi a Fittel (Federação dos Trabalhadores em Telecomunicações). Criamos essa federação e a estratégia para negociação coletiva seria negociação centralizada; porque nós queríamos ter uma negociação com a Telebras e não com as Teles. E, de fato, essa estratégia foi vencedora” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“O que eu quero enfatizar é que a privatização do setor de telecomunicações teve uma característica diferente. Aqui no Rio de Janeiro privatizou-se a Light. Privatizou a Light e continuou Light. O setor de telecomunicações não foi assim. Primeiro porque, já nessa ocasião, nós já estávamos sendo bombardeados, sendo introduzidos no segmento de telecomunicações, saindo de analógico para digital. Começava a ter uma transformação tecnológica muito grande [...]. Então nós passamos de trabalhadores de telefonia para trabalhadores em telecomunicações. Inclusive o sindicato muda o seu estatuto. Sindicatos no Brasil inteiro mudam os seus estatutos porque não é mais ‘trabalhador em empresas de telefonia e mesas telefônicas’ – era assim a nossa nomenclatura. Nós passamos a ser ‘Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Telecomunicações’” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“A privatização do segmento foi uma catástrofe do ponto de vista sindical/trabalhista. Primeiro porque você destruiu toda uma cultura que você já tinha armado. Com a privatização, você acaba com a Telebras, [e] introduziram a Agência Reguladora. Eu falei para vocês que antes da privatização nós tínhamos dois acordos. Em 2000 eu assinei, no Rio de Janeiro, 70 acordos coletivos. 70 acordos coletivos. Por que? Porque você tinha uma multiplicidade de empresas. Como nós tomamos uma decisão de representar também os trabalhadores terceirizados, nós tínhamos que fazer acordos e nós fomos fazendo todo tipo de acordo porque, na ocasião, o maior medo nosso é você ter... no Brasil é essa confusão: todo mundo faz algum sindicato – e fizeram um sindicato! O Canindé Pegado – o ‘famoso’ Canindé Pegado – fez um sindicato específico de trabalhadores em telefonia

celular; então, com medo de que isso pudesse acontecer – de cada um fazer um sindicato de cada pedacinho de serviços que pudesse acontecer –, nós mudamos a nomenclatura do sindicato, e também fizemos a representação e um trabalho com todos os terceirizados” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“Como é [*sic*] composto hoje os trabalhadores de telecomunicações? Nós temos trabalhadores das operadoras – diretamente ligados à Oi, à TIM, à Vivo e à Claro; os trabalhadores terceirizados de empresas prestadoras de serviços, principalmente da planta – e são muitos trabalhadores –; e os trabalhadores do teleatendimento. Porque o teleatendimento também foi um fenômeno novo que aconteceu, e que é oriundo das telefonistas. [...] Esse segmento simplesmente desaparece se cria o tal do teleatendimento. “Nós temos, [em termos] de organização, uma federação – na realidade são três federações nacionais –; nós somos ligados à Uni (Union Network International) porque agora, com a introdução das empresas multinacionais – e obviamente o mundo também foi mudando –, [existe] essa entidade internacional, nós somos associados e tem um trabalho muito importante [...]. Nós trabalhamos agora também com os acordos globais. Por exemplo: nós temos um acordo global com a Telefônica. Nós temos uma reunião todo ano; esse ano de pandemia [2020] possivelmente nós não teremos presencial, mas todo ano nós temos uma reunião com a Telefônica com todos os sindicatos das Américas para discutir o acordo que nós temos, junto com os dois sindicatos espanhóis, a UGT e as comissões obreiras. Então nós temos um acordo de protocolos. Eu vou dar um exemplo: a Telefônica tem que respeitar toda organização sindical, onde [quer] que ela esteja. Parece brincadeira falar isso, mas tem lugar que ela nem falava com o sindicato” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“O Sindicato Nacional dos Aeroviários é uma entidade que existe desde 1947. E tem a FENTAC, que é uma federação que engloba os sindicatos de aeroviários e de aeronautas. Os aeronautas são os tripulantes, comandantes, copilotos e comissários de bordo; e a federação, então, engloba os profissionais em geral da aviação civil brasileira. E, durante essa pandemia, a aviação foi extremamente afetada. [...] As aéreas estão aproveitando o momento circunstancial para poder fazer desse momento uma reestruturação de processos de trabalho, como os aeroviários... E a presença do sindicalismo

dentro da aviação é um pouco mais complexa porque o aeroviário vem de uma história de composição, além do militar que é a parte dos aeronautas. A grande maioria dos pilotos no começo da aviação civil brasileira [eram] pilotos [de origem militar]” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

“A CUT, digamos, de uma fração dessa diversidade que, se [formos] pensar e analisar os últimos 20 anos, mudou muito! Existem inúmeras organizações no campo brasileiro hoje. Existe muita atuação política. A CUT tem uma fração importante dessa diversidade do movimento sindical. Do ponto de vista de sindicalização, a CUT tem: 1.523 sindicatos filiados hoje; 24 federações estaduais; mais 5 federações orgânicas que são a representação da CUT no campo brasileiro hoje. Mas o campo, do ponto de vista de organização social, é essa diversidade gigante... Acho que é importante não perder de vista essa perspectiva nossa de diversidade, de complexidade, de conflito, de sujeitos que estão vivendo no campo brasileiro hoje. Tem muita disputa, e eu caracterizo a agricultura familiar como um modo de vida” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“No que diz respeito aos rurais no interior da CUT, nós temos hoje, como a Contag não é filiada, nós temos uma dissidência [da Contag], que é a FETRAF, e que a gente acomoda debaixo da CUT. Os sindicatos que estão ligados à FETRAF [são um] número bem menor do que da Contag, e sindicatos que estão debaixo dessa estrutura da Contag. Então, o funcionamento nosso, no interior da CUT, se dá por uma ideia de uma coordenação política que faz os debates, organiza os conteúdos e relaciona com os seus ramos, com suas confederações – essa é a primeira coisa. Como eu sou da base da Contag, eu vou falar muito mais de coisas que eu tenho na Contag. A Contag é uma das entidades de maior capilaridade nacional: ela tem mais de 4 mil sindicatos, um em cada município, e ela funciona! Vai ter um congresso agora, de 6 a 8 de abril [de 2020], que deve ter em torno de 16 mil pessoas participando, que passou por um processo de plenárias regionais em cada estado – que eu não sei contar agora, mas que envolveu centenas, milhares de pessoas. Isso é um jeito de falar com um sistema. Nesse último período de pandemia, também as reuniões das federações – que eu fui chamada – tinham 2 a 3 mil pessoas conversando. Então

a Contag funciona como um sistema, né? A sua confederação, 27 federações e mais de 4 mil sindicatos filiados à Contag. Então essa é uma forma de falar, articular, estar em sintonia, que eu entendo ser um negócio que está muito conectado. E, ao mesmo tempo, a CUT está por dentro de tudo isso, porque temos federações filiadas. Nos estados, a gente tem um processo permanente de ‘estarmos juntos’. A gente tinha uma expectativa de que pudéssemos crescer mais enquanto filiados da CUT no meio rural. Hoje, em torno de 35% de filiados do conjunto dos sindicatos filiados à Contag [são] também da CUT. Isso é pouco ainda, ainda precisa crescer” (Carmen Foro, 20/01/2021).

Reestruturação

A nova reestruturação, a partir do final da primeira década do século XXI, tem a chamada ‘revolução digital’ como desencadeadora. Especialmente no setor de telecomunicações e bancário, nos quais as mudanças foram mais radicais. O aprofundamento da terceirização e ‘taskeficação’ – ou trabalho por tarefas – permitem vínculos distintos no trabalho. No setor bancário, tem-se o caso das *fintechs*, que juntam o setor e as novas tecnologias digitais, trazendo impactos significativos. E isso repercute nas centrais sindicais, que têm que se adaptar aos novos tempos.

“No setor, nós estamos passando por uma transformação na tecnologia da informação e comunicação. Ela avançou de tal ordem, que é o principal componente hoje da estruturação mundial do capital. Sem tecnologia da informação e comunicação, o fluxo de capital, o caminho do fluxo de capital não existiria com essa velocidade que temos. Então o segmento passa a ser importante porque telecomunicações, na realidade, é o caminho onde passa [*sic*] todas as informações, o fluxo de capital e tudo isso; e a tecnologia da informação e comunicação permite hoje você fazer qualquer coisa. [...] Eu estou falando [desde a] ‘ponta do iceberg’ a trabalhos mais complexos. Para qualquer um de nós... se alguém tiver alguma empresa e [falar] ‘ah, eu preciso mudar o meu site aqui’; hoje, você vai numa plataforma qualquer, você diz o que você quer, uma empresa qualquer, e coloca na rede. ‘Olha só, o fulano [...] necessita fazer uma

mudança. Faz um leilão, as pessoas se inscrevem; os engenheiros, os técnicos se inscrevem lá; qual é o preço; o cara faz a mudança; manda o produto para você; refaz; você paga na rede; o cara recebe – e acabou” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“Uma das questões que vocês colocaram era, um pouco como eu vislumbro o futuro do movimento sindical. Eu acho que esse desafio não é só para o campo, ele é um desafio da atualidade para o campo e para a cidade. Mudaram, de forma muito rápida; acho que a crise da pandemia aprofundou [a mudança]. A crise do capital, desde 2008, vem num crescente processo de mudança, mas a pandemia acelerou tudo isso e nos coloca numa encruzilhada grande sobre a nossa sobrevivência, sobre a nossa existência, sobre a nossa capacidade de formular, a nossa capacidade de conviver com os desafios da atualidade, gigantes! Os desafios são muito gigantes! Então a gente está vivendo um processo de encruzilhada muito grande no movimento sindical frente às lutas” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Quando a gente pensa nas transformações que aconteceram na reestruturação produtiva bancária, não dá para deixar de falar das terceirizações. Esse é um processo que ganhou força, que já aconteceu na década de 1980 com o setor de vigilância, limpeza – inclusive autorizado por lei –, mas nos anos 1990 isso começou a avançar no que a gente chamava de ‘áreas-fim’, e hoje a gente tem um quadro... vocês sabem muito bem. A reforma trabalhista consolidou; já existia a lei de terceirização – foi votada logo após o impeachment da Presidenta Dilma –, mas depois da reforma trabalhista jogou a ‘pá de cal’ e reafirmou que as terceirizações são permitidas em qualquer nível, em qualquer instância e em qualquer trabalho. “Quando a gente quer ter uma visualização do que é uma terceirização no setor bancário, onde ela é mais agressiva, basta olhar os correspondentes bancários, que são as lotéricas – que realizam várias operações bancárias, que abrem contas... A gente tem aqui o BMG que faz empréstimo – que é o coração do banco, o crédito –; o Bradesco Expresso – que está em tudo quanto é lojinha que você vai –; e também o banco postal. Então [são] os Correios realizando atividades que eram realizadas pelo setor bancário, tradicionalmente falando. Mas a terceirização também incorpora outras atividades [...]” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

“Ainda pensando nas transformações do setor, nas mudanças estruturais, a gente não pode deixar de considerar – isso também aqui é recente, é dos anos 2015 para cá, isso virou uma febre –, nós tivemos a criação de várias *start ups*, que são chamadas, no setor financeiro, de ‘*fintechs*’. *Fintech* é um neologismo, na verdade: a ideia é de juntar finanças + tecnologia. É isso que quer dizer ‘*fintechs*’. E o que elas fazem? Elas fazem atividades que antes eram realizadas pelos bancos, em sua maioria. Tirando o *blockchain*, que é uma coisa que os bancos não operam e tal – as moedas digitais, as novas moedas e tal –, mas o filão maior dos serviços realizados pelas *fintechs* são pagamentos. O sistema todo de pagamentos estava nas mãos dos bancos na década de 1970, nos anos 1980. Só para a gente entender porque também esse setor trabalhava com um grande volume de caixas, um grande volume de escriturários. Era um exército de pessoas. A gente chegou a ter, na década 1980, aproximadamente 1 milhão de trabalhadores; hoje, a gente está em 400 e poucos mil trabalhadores” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

Políticas antissindicais

Desde o impeachment da presidente Dilma Rousseff, em 2016, vem se intensificando as políticas antissindicais, e isso é particularmente visível na Petrobrás com o desmonte da empresa e as ameaças de privatização. As gestões, após esse período, pouco respeitam a representação sindical e a negociação sindical, individualizando essa negociação e cortando sistematicamente os direitos dos trabalhadores. Os petroleiros, historicamente com forte mobilização sindical, vêm sendo fragilizados, não apenas com as terceirizações e privatizações de setores, mas também com formas de intimidação nas assembleias.

“Vocês têm que entender que a gente é uma categoria que está sendo atacada, massacrada na opinião pública desde 2014 – mais forte em 2015 e depois, com o golpe em 2016, começaram a concretizar as entregas. E aí a gente vem, desde 2015 para cá, os petroleiros, as nossas campanhas têm sido: manter o acordo; reajuste de 2015 para cá manter o que a gente tem; e não vender a Petrobras. Em 2015 a

gente fez uma greve que foi a que chamamos ‘Em Defesa do Brasil’. E foi a maior greve, desde então” (Cibele Vieira, 20/09/2020).

“Então a gente está nesse mote já faz aí 5 anos – digamos assim! – na defesa do sistema Petrobras. E depois da eleição do Bolsonaro piorou muito! Porque o governo Temer foi um governo privatista: ele mudou completamente a política de preço da Petrobras, fez várias coisas que é o que está afetando a população – é o que levou à greve dos caminhoneiros, inclusive –; mas ele ainda era uma gestão que dialogava um pouco mais com o movimento sindical. Quando o governo Bolsonaro assume, logo de cara vem o corte das mensalidades sindicais, ou seja, já demonstra... a questão que a gente fala do ‘governo fascista’. E a gente vê isso muito nítido na Petrobras, tanto na implementação de uma cultura de RH para os trabalhadores como a relação para com o movimento sindical. É uma gestão dentro da Petrobras que não respeita o movimento sindical como instância representativa dos trabalhadores. Então, não à toa, eles vêm enfraquecendo tudo quanto é negociação coletiva e colocando a negociação individual. Só que a categoria petroleira tem uma identidade muito forte e a relação com o movimento sindical é muito forte. E aí eles vieram com a campanha do acordo coletivo de novembro, que foi muito dura – muito dura mesmo! E deixou vários pontos soltos para resolver depois. Foram 6 meses de campanha. Pela primeira vez fomos mediados pelo TST – isso só tinha acontecido lá atrás, nós não temos histórico disso”. (Cibele Vieira, 30/09/2020).

“A Petrobras foi cortando direitos, fazendo o que ela chama de ‘transição para CLT’ – quando acaba a data base e você fica sem o acordo, abrem a opção para negociação individual para quem é elegível e vai cortando direito para obrigar a galera a ‘ir indo’!

“Então você imagina o clima: você está numa empresa que está já tentando acabar com ela desde 2015 para cá – cada vez só piorando! Aí vem uma gestão que não reconhece nada coletivo dos trabalhadores e você vai para uma negociação com ela que termina sem uma greve propriamente dita, mas de uma forma muito, muito traumática – muito! As assembleias em novembro do ano passado [2019] tinham drones gravando, para gravar as expressões, para gravar o que as pessoas falavam; obviamente a gente só colocou a votação quando tirou o drone, mas para vocês terem noção o nível de enfrentamento que foi nas atitudes” (Cibele Vieira, 30/09/2020).

Macrossetor

Entre os bancários, ganha corpo a discussão do “macrossetor de serviços”, abrangendo todos os trabalhos considerados afins, regulares, terceirizados e mesmo desempregados. Não se tem claro, ainda, qual a contrapartida sindical para atrair esses trabalhadores com distintas ocupações e atividades. Entretanto é um ponto em discussão não apenas entre os bancários, mas igualmente no âmbito CUT.

“Essa questão do macrossetor é uma ideia genérica, mas a ideia em si que eu tenho ouvido dentro da CUT – tenho participado dessas discussões – [...] é assim: é sindicato, [então] vai ser aberto para todo mundo! Então isso inclui terceirizados; inclui o pessoal da segurança, da limpeza. O que acontece é que, legalmente, o sindicato vai avisar: ‘olha, você quer ser sócio? Você pode ser sócio. Você vai ser um sócio diferenciado’. E o que o sindicato vai te dar? Esse é o ponto! Esse é o ponto da discussão. A gente está exatamente nesse ponto: porque, na real, os trabalhadores esperam alguma coisa [em retorno] para se filiar. Ninguém se filia... Senão, eu me filiei só por solidariedade. Não, não é assim! Nunca foi assim! Sempre alguma coisa tem! ‘Não, o sindicato me representa na negociação. O sindicato faz campanha. O sindicato me dá algum serviço, alguma assistência’. Então a ideia é trazer todo mundo! E, como eu disse, até desempregados, até quem tem outro sindicato! Porque vai dizer assim: ‘quer se filiar aqui com os bancários, com o macrossetor? Talvez não chame ‘bancários’, chame ‘macrossetor de serviços’. Por que? Porque vigilantes estão nos serviços; porque a limpeza está nos serviços. Então o que vai ser? Qual é o eixo da discussão? Que é, talvez, muito polêmico! Essa discussão está começando a ganhar um certo corpo” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

Desafios

Os desafios ao sindicalismo são muitos, e isto é objeto da discussão entre os sindicatos e as centrais. As mudanças tecnológicas, a crise econômica, as mudanças nas relações de trabalho com a maior casualização e informalização tornam urgente se repensar o modelo para atender os novos setores que estão surgindo, assim como aqueles que se tornaram “desfiliaados” no

sentido de Castel, com perda total de vínculos e que dependem da viração. Isso tanto entre os trabalhadores urbanos quanto os rurais. Estas questões, no entanto, exigem políticas públicas mais inclusivas, o que pressupõe a mudança política e o retorno do Estado numa posição mais propositiva na mediação das relações capital-trabalho.

“O movimento sindical precisa ser um movimento que não é apenas sentinela daqueles que já têm proteção. Porque os que estão empregados, sindicalizados, eles, de certa forma, já têm um nível de proteção. É preciso abrir a sua porta e passar a representar aqueles que não têm. Um trabalhador desempregado não deixa de ser trabalhador. Não estou aqui, de nenhuma forma, tentando dizer que trabalhadores informais não têm a sua própria organização, mas é o nosso desejo avançar na perspectiva de filiar associações de segmentos importantes e também representar trabalhadores desempregados, como um grande desafio do movimento sindical brasileiro” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“A nossa desgraça é a legislação que nós temos e a ‘bola de ferro’ histórica que temos de organização sindical – que ninguém quer abrir mão. Ninguém pensa: ‘olha, o sindicato do jeito que ele é hoje, ele não vai existir!’ Parece brincadeira, mas ele vai ser outra coisa, outra forma de organizar, outra forma de interagir com os trabalhadores. Além de se utilizar que a pandemia foi até importante para isso, para que a gente pudesse utilizar mais as tecnologias da comunicação e informação, para que gente possa conversar com os trabalhadores. Como é que eu vou conversar com o trabalhador em plataforma? Só se eu tiver um mecanismo também de plataforma para conversar com esse trabalhador” (Luís Antônio Souza Silva, 04/11/2020).

“É um desafio as inovações tecnológicas [*sic*]. É um desafio para nós. Foi, num primeiro momento – você não tem ideia do que foram os primeiros momentos, agora principalmente, de pandemia. A Contag gastava muitos recursos com passagens aéreas, atividades em Brasília, e agora vai fazer um congresso que deve ter perto de 16 mil pessoas no congresso em abril [de 2021], porque é obrigado a gente ir se ajustando frente aos desafios. Então, eu encerro dizendo que nós não temos que ter medo da tecnologia, das inovações tecnológicas. Nós temos que nos

apropriar e colocar a nosso serviço no campo. É difícil ainda o processo, mas as pessoas vão começando a perceber” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Mas o grande desafio são as crises econômicas. É a incapacidade que a gente tem, com os efeitos perversos da pandemia, de promover um debate mais profundo de desenvolvimento sustentável, solidário, que nos guiou no último período. Então é muito danoso todo esse processo que atinge, principalmente, as pessoas mais vulneráveis. E que aprofundam as desigualdades sociais de forma incomparável” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“É importante reafirmar que a agricultura familiar tem um papel estratégico e importante para o Brasil e, como se nega tudo nesse país, a agricultura familiar também está sendo negada. Esse é um grande desafio para nós! Porque, desde 1995 [...] nós conquistamos um crédito de fortalecimento para a agricultura familiar, que foi o Pronaf. Quer dizer, nós demarcamos no debate do campo brasileiro que existe agricultura familiar e é preciso ter política para esse setor. E viemos num processo de crescimento, de consolidar políticas públicas muito importantes para o campo, como PAA (Programa de aquisição de alimentos), o crédito, assistência técnica, construção de um plano Safra – onde a agricultura familiar tinha uma parcela significativa –, e a construção de um conjunto de políticas institucionais. Tudo isso está sendo negado, e a principal negação foi com o fim do Ministério do Desenvolvimento Agrário” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Reafirmar essa visão, para nós, é fundamental no próximo período. Portanto, algumas bandeiras nós não abandonamos enquanto luta sindical – o que me parece ser parte da nossa utopia do movimento sindical, mas não só nossa como do MST e de outros movimentos –, que é a reforma agrária, a distribuição das terras para produção. Está fora de uma agenda nacional, enquanto estado, enquanto governo, mas não está fora de uma visão estratégica de produção – para nós! Não está fora da nossa... a regularização fundiária e um conjunto de políticas públicas que, muitas delas, passam por disputa no Congresso. As medidas provisórias que, de certa forma – como o camarada lá quer ‘passar a boiada’ dele, e ele continua tentando colocar essa boiada em marcha para nos atropelar –; eu acho que é um desafio gigante para nós enfrentarmos isso. Então, eu peço que outras políticas precisam ser afirmadas no campo brasileiro enquanto projeto” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Nosso futuro é claro que depende da nossa capacidade ou não de mobilização. A Contag e CUT, mesmo que a Contag não esteja mais filiada à CUT, a Contag é parte de um... dentro da Contag tem um pedaço muito grande da CUT, e a gente tem boas relações com a própria Contag. A Contag separou assalariados dos [agricultores] familiares; essa era uma bandeira de 20 anos – eu acho! – que a CUT fazia de que – inclusive no governo Lula a gente viveu isso – quando a agricultura familiar melhora, a tendência é contratar mão de obra. Como nós teríamos assalariados empregados dos agricultores familiares e como a gente ia organizar isso? A Contag avançou nisso, no sentido de criar uma confederação. E todos esses desafios, para mim, estão colocados na linha do futuro do sindicalismo rural, mas no futuro de um sindicalismo que precisa se organizar em outra perspectiva. O congresso da CUT, que aconteceu há um ano, apontou a necessidade de a gente enfrentar esse novo processo, que é um processo de reorganizar o que desorganizou neste último período” (Carmen Foro, 20/01/2021).

Necessidade de autocrítica

E essas mudanças exigem do sindicalismo que faça uma autocrítica pelo corporativismo setorial e o abandono, por décadas, da maior parte dos trabalhadores brasileiros que sempre estiveram fora de qualquer tipo de proteção e mesmo de representação.

“O movimento sindical como um todo, as centrais sindicais e o movimento sindical não prestaram atenção ou ficaram acomodados, talvez, com gestão e ideias e posturas lá da década de 1980. E não foi diferente com a gente! Não foi diferente com os aeroviários. Enquanto isso, as empresas estão desenvolvendo novos processos, novas ferramentas de trabalho, novas ferramentas de marketing. A gente, enquanto sindicalista, enquanto instituição sindical, não aprendeu ainda que o que faz o movimento sindical não é uma estrutura, não é uma sala, não é o dinheiro, não é imposto sindical. O movimento sindical é feito com subjetividade e as empresas sabem disso e é por isso que elas têm uma disputa de narrativa com os trabalhadores” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).”

“Durante a pandemia, isso não foi diferente, só que isso veio de uma forma muito mais potencializada. Mas o movimento sindical, resistente que é, conseguiu durante esse processo pandêmico trazer algum conforto para o trabalhador. Então existem protocolos internacionais que são efetivos e que devem ser publicados durante uma pandemia ou durante algum processo de precariedade sanitária que, quando a pandemia chegou no Brasil, as empresas não estavam fazendo, cumprindo, respeitando e tudo mais, e o movimento sindical teve que aparecer, nesse sentido, para poder trazer o mínimo de segurança para o trabalhador” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

“Nesse momento, o trabalhador começou a entender a importância do coletivo porque, talvez, mesmo ele não gostando, ‘achando que não gosta de sindicato’ – porque ele não sabe que ele gosta, ele ‘acha’ que ele não gosta porque ele tem estereotipado dentro lá da mente dele que sindicalista não trabalha, que sindicalista se esconde atrás de uma estabilidade –, então esses estereótipos construídos, eles ficaram um pouquinho menores durante a pandemia na aviação, porque a gente teve uma atuação muito forte de muita resistência, de dirigentes trabalhando 18 horas por dia; de mobilização pelas redes sociais – a gente tinha grupo de Telegram com, sei lá, 3 mil trabalhadores –; e na tentativa de solucionar ou, pelo menos, amenizar o impacto [...]” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

“A gente precisa ter agilidade para lidar com isso, os tempos são outros. A terra está girando mais rápido e o capital está comendo mais forte, está mordendo mais rapidamente. A gente não pode ficar parado esperando que o trabalhador fale: ‘olha que bom, eu tenho um sindicato! Então, que ótimo, ele vai me defender’. O sindicato é a voz, mas o corpo do sindicato é o trabalhador. A gente está ficando esquartejado por não saber lidar e ouvir o nosso próprio corpo. Isso é gravíssimo! E mesmo diante de todas essas dificuldades, a gente consegue ainda mostrar com gesto, com trabalho, que o coletivo é mais importante do que o individual” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

“Eu acho que em tudo é importante a subjetividade, mas no movimento sindical eu acho essencial. Por que? O que é o afeto? É afetar o outro e ser afetado por ele. E descobrir o que faz esse

movimento nos afetar é que vai fazer com que a gente foque no que nos une e não no que nos divide. O que dói aqui, dói aí; o que dói aí, dói aqui. Então eu acho que esse tema da subjetividade, a solução para ele é acolhimento. É acolher o trabalhador! Seja ele de qual – sei lá! – polaridade política ele seja; qual candidato ele votou; qual raça; qual cor; qual profissão. Porque tem muita diferença dentro da nossa categoria! Um mecânico tem as particularidades e as normativas de trabalho dele; uma pessoa que atende no *check-in*, ela é uma agente de segurança completamente diferente, porque a gente acha que você está indo lá só fazer um *check-in*, que é uma coisa assim: ‘ah, põe no sistema ali!’ E não é! Ela é uma agente de segurança, ela é treinada para isso, existe um investimento grande numa pessoa nesse sentido, para ela se tornar uma agente de segurança; então existem muitas particularidades dentro da categoria. Não são ‘cargos’, são particularidades de processos e funções. E, para lidar com isso, o sindicato tem que ter dirigentes de várias funções, para que a gente possa entender a realidade do processo de cada um e como as empresas áreas estão lidando com essa função, com essa questão do processo” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

Os tempos são outros: questão de gênero

Além do combate à desigualdade salarial e dos direitos sociais, novas pautas se colocam no movimento sindical, por exemplo, a questão de gênero e a questão racial. Surgem na pauta a partir da década de 1990 e com uma crescente discussão sobre a igualdade de gênero e raça, salários e direitos iguais, além do combate ao machismo e ao racismo com todas suas formas de assédio.

“Acho importante afirmar: eu sou uma feminista. Afirmar permanentemente o papel que as mulheres têm no processo de produção de luta e organização no campo. Então eu queria falar isso, a princípio, para meio que caracterizar o quanto as mulheres detêm o maior número de sindicalização e de quitação no campo brasileiro. Que sustentam politicamente, organizativamente e financeiramente parte do movimento sindical brasileiro no campo” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“As mulheres conseguiram, nos últimos 20 anos, fazer e ter capacidade de um patamar de mobilização maior do que o conjunto que é sindical e de outros movimentos também. E, como nós, mulheres, fazemos ações – e a Marcha das Margaridas é um exemplo disso. Não é uma marcha das mulheres que é apontada, que tem um peso muito grande, que a CUT dá um peso muito grande, só do setor sindical. A gente consegue aliançar com os diversos movimentos que atuam no campo e isso acho que é a grandiosidade da Marcha das Margaridas. É com as mulheres do MST, com as mulheres do MTA, com as mulheres de todos os movimentos, então as mulheres ocuparam. Nós, desde a década de 1990, a própria Contag, a CUT fez uma pesquisa na época, em 1995, onde produziu por muito tempo uma formulação mais estratégica e política para a própria Contag – onde ela ficou filiada por um bom período. Nós chamamos de Projeto CUT e Contag, que demonstrou que era preciso visibilizar os sujeitos, que era preciso garantir políticas públicas para segmentos diferentes, que era preciso que as políticas sindicais no campo pudessem avançar, na tentativa de garantir, pressionar o governo para que pudessemos melhorar as condições dadas” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Eu sou a primeira mulher a ocupar um espaço de Secretária Geral em uma central sindical brasileira. Eu presidi por alguns dias, quando fui vice-presidenta, mas o machismo é adoecedor, mas também os mais adultos sobre os jovens, isso é uma realidade! Então [precisamos] ajudar a juventude a protagonizar espaços novos. Novas ideias no campo brasileiro devem ser um esforço, um desafio, um comprometimento nosso no próximo período. As mulheres, que estão engajadas na luta por todos os dados possíveis, mas toda sua mobilização política, para que a gente possa ter um outro modelo de produção. Claro que eu acabei fazendo uma fala muito mais voltada para o campo, que é o lugar que eu piso, o meu lugar, mas [...] o movimento sindical brasileiro passa por um momento difícil e o congresso da CUT indicou que nós não podemos mais representar apenas aqueles que estão representados por nós, que têm emprego [...]” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“Estou dizendo que não só na década de 1990 foi [época de] discutir mulheres. Não! Sempre teve organização de mulheres. Acontece que, nos anos 1990, isso se tornou pauta, isso entrou. Para ser bem clara no que eu quero dizer: isso entrou no cartaz da campanha salarial; isso entrou na mesa de negociação. Para vocês terem ideia, nos anos 2000 entrou a primeira cláusula sobre igualdade de oportunidades.

Bom, combate ao racismo também; você tinha núcleos de dirigentes sindicais que tentavam recuperar as convenções da OIT e estabelecer uma política de combate ao racismo – isso com menos expressão. As mulheres são o grupo que mais teve expressão no sindicato; não é à toa que vocês vão ver que hoje é a presidenta do nosso sindicato – a gente já teve duas presidentas: a Juvandia e a Ivone. Elas eram militantes do coletivo de mulheres, do coletivo de gênero e tal; então eu acho que é muito fruto do que foi forjado na década de 1990, de quanto que isso realmente foi elevado a um outro patamar, essa discussão das mulheres. E também essa questão das pessoas com deficiência, isso também ganhou um espaço na agenda sindical; e a questão LGBTQIA+ – que é mais configurada como LGBT no nosso meio – isso também ganhou um espaço” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

“Eu vou começar com a questão do gênero dentro do movimento sindical aeroviário e dentro das questões de negociações com as empresas. Como em todas as outras categorias, essa questão é uma questão bastante delicada e eu, como mulher, sofro muita violência dentro do movimento sindical e fora do movimento sindical. Eu já cheguei a ouvir assim: ‘Bom, você é branca – olha só! – você é branca, mulher e tem algum grau de instrução. Você não vai representar ninguém.’ Eu já ouvi isso, por exemplo, de diretor de empresa. Porque eles desqualificam qualquer pessoa. Não é porque a pessoa é branca, não é porque a pessoa é mulher, porque é homem; a empresa, em si, ela usa a tática de desqualificar o sujeito enquanto indivíduo por aquilo que ele pensa, por aquilo que ele acredita, e ela usa de todos os tipos de narrativa – isso dentro da empresa; e nas negociações, nós não temos um histórico de mulheres em mesas de negociações” (Patrícia Luzia Gomes, 11/11/2020).

Juventude

A formação política é fundamental na formação dos quadros sindicais e do movimento dos trabalhadores. O aumento da escolaridade dos trabalhadores, e as novas exigências de formação técnica não podem estar ausente da formação política. Essa formação e mobilização aparece nas atividades da Contag e se apresenta como questão importante entre os bancários, historicamente trabalhadores mais escolarizados e em franco processo de precarização. Para atrair a juventude para o movimento sindical, outras linguagens

devem ser adotadas, uma vez que o discurso tradicional não atrai. Estes nem sempre se consideram classe trabalhadora, ou percebem isso como uma transição a melhores ocupações. No meio rural, a questão é: como manter os jovens no campo? Programas de formação, festivais de música são instrumentos utilizados (para essa conquista).

“No que diz respeito a um segmento importante, que é a juventude, nós temos apostado muito em formação política. As mulheres da Contag propuseram construir uma escola nacional de formação. Essa escola foi aprovada e ela se transformou em uma escola nacional de formação de trabalhadores e trabalhadoras rurais que funciona em Brasília, que tem um orçamento, que tem uma rede gigante e que faz parceria, inclusive, com as universidades – nacional e internacionalmente! Talvez vocês não conheçam! A gente tem esse jeito de fazer política. E a gente tem programas de formação para a juventude, por exemplo, como temos programas de formação para as mulheres. Então a gente tem uma escola aqui, todas as federações têm um fundo que colocam lá, e a gente faz o investimento em formação” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“A segunda questão é em mobilização. Segmentos do interior da Contag, jovens: além de programa de formação, realizam festivais nacionais, que se faz no município e dali você agrega; você faz no estado festivais de juventude, que têm muita cultura, mas têm muito debate de conteúdo político; e depois você vai no festival nacional. O último festival foi em tempo de pandemia, e os 20 anos da Marchas das Margaridas teve [sic] muitos acessos. Então tem uma rede que, de certa forma, funciona, agrega e se movimenta permanentemente. A Contag fez, em 2019, 127 debates de base regional para discutir a sua própria organização... então eu não quero dizer que essa é a melhor forma; não quero dizer que nós estamos corretíssimos, mas tem um processo que faz com que pessoas venham, que a gente também não se desorganize de forma rápida, pois tem capilaridade, tem projetos, tem articulação, tem parcerias – tem uma série de coisas! O caso da escola nacional de formação nos possibilita muito isso!” (Carmen Foro, 20/01/2021).

“A outra coisa também é que o nível de escolaridade é profundamente elevado. Você tem 80% da categoria com nível superior ou mais, ou seja, tem muita gente com pós-graduação. E quem não está em nível

superior, não é que ele está no segundo grau – perdão, no ensino médio! –, ele está cursando. Ninguém está no banco hoje sem estar, no mínimo, cursando a faculdade. Normalmente são alguns jovens que estão no teleatendimento, são algumas carreiras ainda que seriam hoje consideradas a base da pirâmide de cargos e salários. Tudo isso significa dizer que os bancários, quando a gente olha as outras categorias profissionais, a média salarial dos bancários é uma média salarial elevada se comparada com a média dos trabalhadores brasileiros” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

História de luta

Cada categoria tem uma história de luta própria que pressupõe estratégias vinculadas a suas particularidades. Os bancários têm extenso histórico de lutas que vem se transformando, exigindo formas específicas de resistência, protesto e mobilização para atingir seus objetivos. Se os bancários primam pela originalidade de suas estratégias, os petroleiros também se reinventam para enfrentar o desmonte do atual governo.

“O que eu estou querendo afirmar é que a luta sindical da década de 1980 foi uma luta muito embalada no combate à ditadura, na luta pela democracia e pelas liberdades, e desde essa época os bancários já tinham uma articulação nacional em torno desse conjunto de ideias. [...] O setor bancário conseguiu organizar várias empresas, vários bancos em nível nacional e de setor público e privado. Então essa é uma característica que eu acho muito curiosa para quem quer entender essa dinâmica da ascensão do movimento dos bancários e do fortalecimento do movimento sindical bancário” (Ana Tercia Sanches).

“A discussão que eu trago é que, na década de 1990, nós tivemos um período de muita resistência. [...] Os sindicatos começaram a desenvolver uma coisa que é uma tática chamada ‘tática *kinder ovo*’. Não sei se vocês ouviram falar. A ideia do *kinder ovo* era a seguinte: como os bancários reconheciam que não tinham ‘aquela’ força de chamar uma assembleia um dia antes, uma assembleia com a quadra lotada, formar os piquetes, toda a comissão de esclarecimento para conseguir dar aquele tranco no dia seguinte, o sindicato começou a criar um sistema – ele nominou de *kinder ovo* –, que significava que, no dia seguinte, ele ia escolher lugares para fechar de surpresa. Então

ele não ia percorrer toda a base tentando fechar toda a base. Não! Ele ia tentar estrangular alguns bancos em especial. Isso realmente funcionou durante um tempo. Você ia lá e fechava todas as agências do Bradesco – você podia escolher uma empresa, e de surpresa! E o Bradesco se sentia pressionado de dizer para a Febraban: ‘não, precisa resolver! Por que só o meu banco ‘tá fechado? Eu ‘tô perdendo espaço, eu ‘tô perdendo cliente, né? As minhas operações estão sendo prejudicadas, o sindicato está indo só para cima de mim!’” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

“A Petrobras, ao invés de cumprir o que tinha sido desenhado, de ter um tempo para negociar o que ia acontecer com isso, ela foi lá e falou que ia implementar uma tabela unilateralmente em 1º de fevereiro. E uma tabela que a galera odeia. Então a galera olhou assim e falou: ‘nem ferrando! Se a gente deixar implementar a tabela, [se] a gente trabalhar nessa tabela, depois vai ficar essa tabela.’ Isso foi o ‘pavio’ para quem é de turno. Quem não é de turno é a galera que trabalha na atividade ‘mais fim’. A gente tem a galera administrativa... Para vocês terem noção disso: hoje, na Petrobras, tem em torno de 56 a 57 mil trabalhadores; 25 mil, no momento, estão em teletrabalho. Isso quer dizer que uns 30 mil não conseguem estar em teletrabalho. Desses 30 mil, deve ter uns 5 [mil] que é administrativo e que, por algum motivo, não possa; mas os outros são de regime especial. Esse negócio da tabela mexe com todo mundo que é de regime especial, e que é a pessoa que, de fato, opera a refinaria, que opera a plataforma; mas, nesse caso, era uma coisa que mexia mais com a galera das refinarias” [...] (Cibele Vieira, 30/09/2020).

“Aí nós fomos lá, fizemos as assembleias, aprovamos a greve a partir de 1º de fevereiro com esses motes: o mote da FAFEN-Paraná e a questão das coisas do turno. E aí nós estávamos numa reunião interna nossa, e a gente estava na dúvida como a categoria iria reagir. Querendo ou não, ainda não teve uma grande greve no [governo] Bolsonaro, então a gente não sabia como ia reagir. E aí veio a ideia... a gente sempre estava fazendo trabalho em vários trades: a questão de mobilização na base; comunicação; lá no pagamento – então a gente sempre tem várias frentes. E, numa dessas, veio a questão da ocupação no Edisen [sede Petrobras – RJ]”. “Só que a ocupação no Edisen, na real – para vocês terem a história como a verdadeira –, começou como se fosse: ‘olha, a gente não sabe se tá com essa ‘bala

na agulha' na base, então vamos fazer uma ação da vanguarda, daí não precisa da greve. A gente faz uma ação de vanguarda e aí não precisa da greve'. Só que nós percebemos que tinha caldo para fazer os dois! Aí, a gente [disse]: 'não, então nós vamos fazer a greve e nós vamos manter esse negócio da ocupação'. E lá a gente até falou: 'olha, quem topar ir, tem que pensar muito direito porque a gente não sabe o que vai acontecer lá!' E daí, beleza! Ficou assim. E depois nós fizemos uma reunião com os movimentos sociais também, tanto que teve a vigília em frente ao prédio da Petrobras, o tempo todo praticamente da greve, e a ocupação teve um [simbolismo] muito grande e uma repercussão enorme" (Cibele Vieira, 30/09/2020).

A importância da instituição sindical

Apesar de todas as mudanças, a instituição sindical continua fundamental na organização dos trabalhadores. Suas articulações locais, nacionais e internacionais, através de fóruns, seminários e mobilizações, possibilitam fazer campanhas nacionais por direitos e exercer maior pressão sobre os patrões.

“Vejo que o sindicato tem muitas virtudes mesmo, tem muitos acertos! Mas é óbvio que tem muitos erros, que tem problema também. [...] Eu entendo que essa estrutura, do jeito que ela é e do jeito que jeito que ela foi modelada pelos bancários, ela tem sido, vamos dizer assim, vitoriosa. Ela tem se mantido. Porque, gente, vejam bem: existem coisas que a turma pode falar o que quiser, mas, por exemplo, você ter uma estrutura, uma organização nacional que realmente faz, se reúne, que monta a pauta e junta nacionalmente; que vai para a mesa de negociação junto; que reúne forças – é que eu não expliquei, mas no processo de negociação, nós juntamos sete centrais sindicais! Foi aí [que] os bancários criaram uma coisa que chama Comando Nacional. É um fórum! Não foi criado pelo Ministério do Trabalho, não foi criado por nenhuma lei, mas é uma organização que eles criaram, que denominam como Comando Nacional dos Bancários, e essa turma consegue, por força política, por abertura, diálogo, respeitando suas diferenças, conseguem se juntar e fazer a campanha nacionalmente articulada. É isso que dá força” (Ana Tercia Sanches, 16/09/2020).

“A gente tem uma parceria muito forte, orgânica, com a Via Campesina; MST, MAB e MPA são parceiros de primeira frente dos petroleiros, sempre! Aí você tem o Levante da Juventude também, sempre está junto; [mas] essa greve, ela foi mais ampla do que isso. Esses são os que sempre estão lá com a gente. Então quando a gente começou o acampamento na frente do Rio, foi basicamente com esses movimentos. O JS também, né? Algumas pessoas da UNE... mas quem dá corpo é mais a galera da Via, Levante – e, às vezes, o JS. Depois, isso foi uma outra coisa que foi muito interessante também, [houve] os relatos das pessoas que ficaram do lado de fora... porque eles dormiam ali na vigília, né? Virou um acampamento! Não era só ir e voltar, ficavam lá 24h! Falavam: ‘enquanto os cinco estiverem lá, a gente vai ficar aqui’. E eles davam ‘bom dia’ para a gente todo dia! Todo dia eles falavam de nós cinco lá, igual fez com... O povo entrou na onda do Lula lá em Curitiba e faziam isso com a gente” (Cibele Vieira, 30/09/2020).

Embora diversas, as lutas continuam numa conjuntura cada vez mais desfavorável. Novas questões e desafios surgem para o movimento sindical, que reflete sobre sua atuação, seus equívocos do passado e busca se reinventar. Se reinventar para enfrentar os novos tempos, marcados por transformações tecnológicas e mesmo ideológicas, no qual o neoliberalismo aparece como vitorioso. O capitalismo mudou para pior, as fábricas se globalizaram e se deslocaram, a classe trabalhadora se fragmentou. Velhas e novas ocupações convivem com uma separação profunda entre um conjunto de trabalhadores qualificados e com relações de trabalho favoráveis e protegidos e uma maioria crescente de desfiliaados, informalizados pela ausência de qualquer vínculo. Leis trabalhistas são vistas como ultrapassadas, mas no Brasil sempre foram vistas assim pelos empresários: senão ultrapassadas, empecilhos à expansão do capital. Mais do que nunca, o sindicalismo se mostra necessário como forma de resistência nesta “abertura de portei ras para passar a boiada”. E, para isso vem mudando para atender às novas gerações de trabalhadores, à digitalização da sociedade, enfim, enfrentando o novo.

Entrevistados:

Luis Antônio Souza Silva, Carmen Foro, Patrícia Luzia Gomes,
Ana Tercia Sanches e Cibele Vieira.

Entrevistados PARTE 1

Ana Tercia Sanches. Diretora da Federação dos Bancários Fetec-SP.
Data da entrevista: 16/09/2020.

Aroaldo Oliveira da Silva. Secretário-geral do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC) e Presidente da IndustriALL Brasil.
Data da entrevista: 01/07/2020.

Carmen Foro. Secretária-geral da Central Única dos Trabalhadores (CUT).
Data da entrevista: 20/01/2021.

Cibele Vieira. Diretora da Federação Única dos Petroleiros (FUP) e do Sindipetro Unificado SP e coordenadora do Sindipetro unificado SP.
Data da entrevista: 30/09/2020.

Jamil Dávila. Secretário-geral do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC).
Data da entrevista: 21/10/2020.

João Cayres. Secretário-geral da Central Única dos Trabalhadores de São Paulo (CUT-SP).
Data da entrevista: 10/02/2021.

Leandro Soares. Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Sorocaba e Região (SMETAL).
Data da entrevista: 28/10/2020.

Luís Antônio Souza Silva. Coordenador Geral do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Telecomunicações e Operadores de Mesas Telefônicas no Estado do Rio de Janeiro (Sinttel-Rio).

Data da entrevista: 04/11/2020.

Luiz Carlos da Silva Dias. Presidente da Federação dos Sindicatos de Metalúrgicos (FEM/CUT).

Data da entrevista: 30/09/2020.

Patrícia Luzia Gomes. Coordenadora da região sul do Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA) e diretora da Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil (FENTAC-CUT).

Data da entrevista 11/11/2020.

Valter Sanches. Secretário-geral da IndustriALL Global Union.

Data da entrevista: 03/06/2020

Wellington Damasceno. Diretor executivo da pasta sobre Políticas Industriais do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Data da entrevista: 17/06/2020.

PARTE 2
PECULIARIDADES DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO
ABC E A PANDEMIA

CAPÍTULO 1

GLOBALIZAÇÃO NEOLIBERAL E RESISTÊNCIA SINDICAL: A EXPERIÊNCIA DOS METALÚRGICOS DO ABC

HÉLIO DA COSTA

No longo e irregular processo de transição do internacionalismo operário e sindical se depara com uma série de transformações, que desafiam o sindicalismo em todo o mundo a encontrar novos paradigmas rumo ao “internacionalismo proletário” (SANTOS, 2006). Tais desafios ficarão mais nítidos ainda com o extraordinário crescimento do poder de influência das empresas multinacionais sob hegemonia do capital financeiro na “era do capital improdutivo” que tem comandado o processo de globalização nas últimas décadas do século passado (DOWBOR, 2017).

Para começar, há a necessidade de um compartilhamento de experiências e esferas de poder mais democrático e mais horizontal entre os sindicatos do norte e do sul. A ruptura com o eurocentrismo dominante no sindicalismo internacional deverá ceder espaço para uma classe trabalhadora mais diversificada, principalmente do ponto de vista étnico, racial, de gênero, religioso, geracional, cultural etc. Marcel van der Linden (2013, p. 311) alerta para a necessidade, por parte das organizações sindicais internacionais, de ultrapassarem a prática de *lobby* junto aos governos e instituições multilaterais. Medidas mais ativas de boicotes e greves vão exigir maior capacidade de mobilização, e, portanto, organizações mais fortes.

As mudanças processadas no capitalismo desafiam o movimento sindical à autorreflexão, a partir da perspectiva que os embates sindicais se tornam cada vez mais de natureza global, embora assumam traços próprios em cada sociedade, em função da intensificação do processo de transnacionalização da economia protagonizada por empresas multinacionais, que convertem as economias nacionais em economias locais e criam barreiras ao processo de regulação nacional em vários âmbitos, incluindo as relações de trabalho (FICTHER, 2013; TARROW, 2005). Nesse aspecto, “as funções assumidas pelas comissões de tra-

balhadores ao nível do local de trabalho organizadas em redes com as reivindicações transnacionais tenderão a ter um papel cada vez mais importante na articulação entre o local e o transnacional (SANTOS, 2006, p. 360).

Nos limites deste artigo abordaremos os desafios do sindicalismo para enfrentar o poder crescente das empresas transnacionais marcado por um agressivo ataque aos direitos trabalhistas carregando a tiracolo um igualmente agressivo combate às formas de regulação das relações de trabalho tanto do âmbito privado das negociações coletivas, como no âmbito público que envolve as legislações sindicais e trabalhistas nacionais. Colocaremos foco na experiência internacional dos metalúrgicos do ABC no enfrentamento da reestruturação produtiva, cujo êxito, se deve à combinação entre “o pensar global e o agir local”, expressão que entre os metalúrgicos se transformou em experiência histórica e um paradigma de organização sindical no enfrentamento da reestruturação produtiva (RODRIGUES, 2002). Começaremos por uma breve contextualização das primeiras iniciativas de organização de redes sindicais internacionais na década de 1960 a partir da expansão de empresas multinacionais para regiões de pouca densidade industrial como foi o caso de alguns países da América Latina, para em seguida, abordar a luta dos metalúrgicos do ABC para manter em funcionamento as plantas das montadoras na “República de São Bernardo”, esforço esse, que tem mobilizado um grande esforço do Sindicato da categoria aliado a uma capacidade de articular lutas em várias frentes, como veremos mais adiante.

OS PRIMEIROS ENSAIOS DE REDES SINDICAIS INTERNACIONAIS EM EMPRESAS MULTINACIONAIS NO PÓS-GUERRA

Na década de 1960, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) foi mobilizada por sindicatos e organizações sociais para responder ao crescente processo de violação de direitos humanos e trabalhistas por empresas multinacionais que, nas décadas de 1950 e seguintes, iniciaram um processo mais intenso de expansão para países da periferia do capitalismo, como foi o caso da América Latina. O Brasil, por exemplo, foi o primeiro país a atrair grandes multinacionais. Só na região do ABC, entre final da década de 1950 e final de 1960, dez montadoras instalaram-se na região, além de um grande número de empresas de autopeças, representadas por grandes empresas líderes do setor, e também importantes fabricantes de máquinas (CONCEIÇÃO, 2008, p. 72-73).

Na América Latina, várias empresas multinacionais colaboraram com os regimes autoritários, como foi o caso do Brasil em 1964 (HUMPHREY, 1982; NEGRO, 2004; SILVER, 2005)¹. No final de 1972, o então presidente do Chile, Salvador Allende, discursou na Assembleia Geral da ONU afirmando que “estamos ante um conflito frontal entre as grandes corporações transnacionais e os estados. Estes sofrem interferências em suas decisões políticas, econômicas e militares por organizações globais que não dependem de nenhum Estado e que não estão fiscalizadas por nenhum parlamento” (RAMIRO, 2009, p. 52).

O novo surto industrial na periferia do capitalismo no pós-guerra, com a expansão das empresas multinacionais, foi definido pela escola francesa da regulação como “fordismo periférico”, um modelo fordista transportado de forma incompleta e precária em relação aos países de origem (LIPIETZ, 1991, p. 119). O grande consumo de massas e o pleno emprego – pedras de toque do Estado de bem-estar social (*welfare state*) – eram considerados algo além das possibilidades das economias “subdesenvolvidas” (SILVER, 2005, p. 151).

Esses padrões desiguais das relações de trabalho em uma mesma empresa multinacional em diferentes países impulsionaram o diálogo transnacional entre os representantes dos trabalhadores de diferentes plantas de uma mesma empresa. Nesse sentido, além de campanhas típicas do internacionalismo, começava-se a vislumbrar possibilidades de algum tipo de regulação que diminuísse a acentuada assimetria entre as condições de trabalho, remuneração e liberdade sindical entre trabalhadores de uma mesma companhia em diferentes plantas.

O resultado das constantes queixas quanto ao comportamento das empresas multinacionais nos anos 1960 foi a publicação, em 1972, da Declaração da OIT sobre os problemas levantados pelas atividades das corporações multinacionais. Essa declaração recomendava um programa de pesquisas e estudos para verificação de denúncias de violação de normas da OIT pelas empresas multinacionais e a política social que exerciam. Essa pesquisa foi sistematizada num relatório que serviu de subsídio para que, na 204ª Reunião da OIT, de 1977, fosse aprovada a Declaração Tripartite dos Princípios Sobre as Políticas Sociais das Empresas Multinacionais (Declaração EMNs).

1. A esse respeito, ver também o Texto 8, “Civis que colaboraram com a ditadura”, do relatório publicado em dezembro de 2014 pela Comissão Nacional da Verdade, criada em maio de 2012 para investigar os crimes de violação de direitos humanos no Brasil de 1946 a 1988 (BRASIL, 2014, p. 330-333). Ver também a publicação “Responsabilidad Empresarial em Delitos de Lesa Humanidad”, publicada pelo Ministério de Justiça e Direitos Humanos da Argentina (ARGENTINA, 2015).

A Declaração EMNs oferece orientações em matéria de emprego, formação profissional, condições de trabalho, condições de vida, relações de trabalho para governos e representantes dos trabalhadores. Também orienta sobre a igualdade de oportunidade e de tratamento. Para isso, estabelece a eliminação de toda discriminação por motivo de raça, cor, sexo, religião, opiniões políticas, origem nacional ou social².

Em 1974, a Organização das Nações Unidas (ONU) criou uma Comissão de Empresas Multinacionais no âmbito do Conselho Econômico e Social (CES) com o objetivo de discutir parâmetros pautados no respeito à democracia e aos direitos humanos. Uma das situações mencionadas foi a atuação do conglomerado norte-americano International Telephone and Telegraph (ITT), que forneceu apoio financeiro e diplomático aos empresários chilenos apoiadores do golpe militar no Chile que levou à deposição do governo de Salvador Allende, em 1973 (CRIVELLI, 2010, p. 143).

As Diretrizes para Empresas Multinacionais da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) foram outra iniciativa de orientação para as multinacionais, publicadas em 1976. As Diretrizes, que foram atualizadas em 1992, 2000 e 2011, são recomendações aos estados membros da OCDE, dirigidas às empresas multinacionais às quais estão vinculadas. Fornecem princípios voluntários de boa conduta e boas práticas, consistentes com a legislação aplicável e com os padrões reconhecidos internacionalmente. As Diretrizes abordam as normas internacionais do trabalho, direitos humanos, meio ambiente, formas leais de concorrência, política de tributação e governança corporativa socialmente responsável, e possui mecanismos de denúncia e monitoramento através dos Pontos de Contatos Nacionais (PCNs). A OCDE possui uma estrutura de participação dos trabalhadores e empresas com caráter consultivo, a Trade Union Advisory Committee (TUAC), onde participam 58 organizações sindicais, representando aproximadamente 66 milhões de trabalhadores (JAKOBSEN, 2007; ARRUDA, 2010; 2016; SERVAIS, 2020).

Nas esferas de organização internacional do sindicalismo, os Secretariados Profissionais Internacionais (SPIs) – depois transformados em Federações

2. O documento foi atualizado na 279ª Reunião, em novembro de 2000, quando foi incorporada ao texto a Declaração da OIT Relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais do Trabalho de 1998. Na 295ª Reunião (março de 2006), foi novamente atualizada, incluindo proteção relativa à saúde e segurança no trabalho e formação e treinamento ao longo da vida (CRIVELLI, 2010, p. 29). Em sua 329ª Reunião (março de 2017), foi incorporada a Declaração da OIT sobre a Justiça Social de 2008 e as Orientações sobre trabalho digno nas cadeias de abastecimento mundiais de 2016.

Sindicais Internacionais (FSIs), e a partir de 2012 também denominadas Globais (FSGs) ou Global Union Federation (GUF) – são considerados a mais duradoura e efetiva forma de organização sindical internacional constituída desde o final do século XIX (1889). Uma das mais importantes contribuições das FSIs foi o impulso, desde o final da década de 1950, para criação dos Conselhos Sindicais de Empresas Mundiais (CSEMs) nas empresas multinacionais, experiências precursoras dos atuais CMTs (COSTA, 2008, p. 21-22).

Uma das mais importantes promotoras de Conselhos Sindicais Internacionais foi a International Metalworkers' Federation (IMF) ou Federação Internacional dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas (FITIM)³. A internacionalização das empresas, nos anos 1950, e os desafios colocados para os trabalhadores tanto dos países centrais como para os países periféricos impulsionou a IMF – com forte influência do United Auto Workers (UAW) dos Estados Unidos – a tomar iniciativas a respeito desse novo contexto. Em 1959, a entidade promove a I Conferência dos Trabalhadores na Indústria Automobilística na cidade de Paris. Nesse momento, o que mais importava eram as preocupações dos países centrais sobre possíveis impactos que a internacionalização da produção automotiva poderia causar nos níveis de emprego, questão que preocupava especialmente os sindicalistas da UAW nos Estados Unidos.

Após cinco encontros preparatórios, ocorreu entre os dias 31 de maio e 3 de junho de 1966, na sede do UAW em Detroit, a I Conferência dos Conselhos Mundiais Automotivos, que contou com a participação de 34 representantes sindicais de 14 países. A dinâmica do encontro consistiu na formação de três grupos organizados pelas montadoras Ford, General Motors e Chrysler/Fiat/Simca/Rootes (os três primeiros Conselhos organizados)⁴, que discutiram a situação das diferentes plantas referentes a temas como condições de trabalho, formação profissional, proteção contra medidas arbitrárias das empresas e ações solidárias para esses casos (STEVIS & BOSWELL, 2008, p. 111). Também foi aprovada a formação do Conselho Mundial dos Tra-

3. A IMF transformou-se em IndustriALL Global Union em 19 de junho de 2012, resultado da fusão das antigas federações sindicais globais: International Metalworkers' Federation (IMF), International Federation of Chemical, Energy, Mine and General Workers' Union (ICEM) e International Textiles Garment and Leather Workers' Federation (ITGLWF).

4. Os Conselhos da Ford e General Motors já haviam sido criados em novembro de 1964 na V Conferência dos Trabalhadores da Indústria Automotiva, ocorrida em Frankfurt na Alemanha (ARAUJO, 2019, p. 112).

balhadores da Volkswagen/Daimler Benz. No final do encontro, durante as visitas às sedes da General Motors e da Ford, os delegados questionaram as práticas antissindicais nas filiais das respectivas corporações.

Questionamentos sobre as condições de trabalho foram feitos pelos membros do recém criado Conselho da Volkswagen/Daimler Benz em visita à sede da Volkswagen na cidade de Wolfsburg, em novembro de 1966, citando especificamente o Brasil e a Austrália (ARAUJO, 2019, p. 114). A preocupação dos europeus e norte-americanos com os desdobramentos da expansão industrial automotiva fora dos seus domínios pode ser medida não só pelos encontros, mas também pela iniciativa de dar concretude aos Conselhos, criando uma estrutura para coordenação internacional destes com a abertura de um escritório em Genebra dirigido por um representante do UAW (ARAUJO, 2019, p. 114).

Novos encontros ocorreram em um curto espaço de tempo, como a VI Conferência Mundial Automotiva da IMF, em 1968, e a I Conferência Europeia dos Trabalhadores Automotivos da IMF, no ano seguinte em Paris. Nesta última, a UAW apresentou dados comparando o cenário da negociação coletiva entre as plantas da América do Norte e do Sul. Além dos quatro Conselhos mencionados, foram criados mais cinco entre 1971 e 1973⁵.

Em março de 1971, acontece um importante encontro em Londres na sede da Trade Union Congress (TUC), reunindo 120 representantes de 8 Conselhos oriundos da Europa, América do Norte, América do Sul, Japão e Austrália. Todos os Conselhos, ao final do encontro, identificaram os principais problemas nas diferentes plantas das empresas representadas. Por exemplo: em relação ao Brasil, foram assinaladas pelo Conselho da Volkswagen/Daimler Benz as disparidades de condições de trabalho em relação aos trabalhadores da Alemanha, e foi mencionada a ausência de controle sobre velocidade da linha de montagem e de direitos básicos sobre o exercício da prática sindical. No caso do Conselho da Chrysler, foram mencionados problemas com trabalhadores nas plantas localizadas em países governados por regimes repressivos.

Em 1974 já haviam sido criados 32 Comitês, o que começou a mobilizar as gerências das corporações para evitar a “globalização das relações industriais”. A reação patronal, somada às dificuldades financeiras das entidades

5. Em 1971, foram criados os Conselhos da British Leyland, da Fiat/Citröen, da Renault/Peugeot e da Nissan/Toyota, e em 1973, da Volvo/Saab (TUDYKA et al., 1978, p. 109 *apud* ARAUJO, 2019, p. 114).

para promoção do intercâmbio entre elas, foram minando as condições para manutenção e expansão dessa ousada iniciativa (STEVIS & BOSWELL, 2008, p. 111).

O INTERNACIONALISMO DOS METALÚRGICOS DO ABC⁶

Embora o ímpeto para expansão dos Conselhos Mundiais de Trabalhadores em Empresas Multinacionais tenha se arrefecido em meados dos anos 1970, ações localizadas de alguns Conselhos permaneceram ocorrendo. Em junho de 1979, foi realizada a I Conferência do Conselho Mundial da Volkswagen/Daimler Benz, na cidade de Wolfsburg, onde fica a sede mundial da Volkswagen, promovida pela FITIM em parceria com o IG Metall da Alemanha. A reunião contou com participantes de oito países, dentre eles o Brasil, que foi representado por dois dirigentes ligados às duas empresas em São Bernardo do Campo. Questões debatidas em 1971 em Londres foram retomadas, quando as condições de trabalho nas plantas localizadas na região do ABC foram discutidas. Os representantes brasileiros reafirmaram a permanência das disparidades de condições de trabalho entre as plantas do Brasil e da Alemanha, como jornada e vários aspectos relacionados à saúde e segurança do trabalho. Foi mencionado também o alinhamento da Volkswagen com a ditadura militar na repressão aos trabalhadores⁷.

Durante a greve dos 41 dias, entre 1 de abril e 12 de maio de 1980, os metalúrgicos do ABC buscaram angariar solidariedade internacional, espe-

6. Nos últimos 40 anos, os metalúrgicos do ABC construíram uma trajetória de intercâmbio internacional que abrange um amplo leque de ações difícil de sistematizar nos limites deste artigo, como: formação sindical; comunicação; juventude; gênero; negociação coletiva; saúde e segurança no trabalho; qualificação profissional; redes sindicais em empresas multinacionais; campanhas internacionais de solidariedade. A lista de entidades internacionais parceiras é extensa, entre elas: Igreja Presbiteriana; Fundação Friedrich Ebert; BGB Bildungswerk; Fundação Hans Blocker (Alemanha); Solidarity Center (Estados Unidos); ICCO e TIE (Holanda); Centro Intenazionale Crocevia-GGIL e ISCOS-CISL (Itália); Centro Internacional Olof Palme (Suécia). No presente texto, nos limitaremos a breves notas sobre o processo de negociação da reestruturação produtiva levado a cabo pelos metalúrgicos do ABC em quase três décadas que contaram com a solidariedade internacional.

7. Estiveram presentes no encontro Djalma Bom e Devanir Ribeiro, trabalhadores da Mercedes-Benz e Volkswagen, respectivamente. Ambos eram diretores executivos do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema e tiveram papel de destaque na greve da categoria, ocorrida entre 13 de março e 13 de maio daquele ano, fortemente reprimida pelo governo com o apoio das empresas. A greve foi declarada ilegal e o Sindicato sofreu intervenção do Ministério do Trabalho. Portanto, estava bem vivo na memória dos participantes brasileiros o comportamento conivente das empresas com as práticas autoritárias do regime militar.

cialmente junto ao sindicalismo alemão. Segundo Barbosa (2002, p. 91), o Sindicato dos Metalúrgicos da Alemanha, IG Metall, enviou uma doação em dinheiro e dois telegramas de solidariedade. O presidente do sindicato alemão, Egon Loderer, enviou uma carta dirigida ao Presidente da República João Batista Figueiredo e seu Ministro do Trabalho Murilo Macedo protestando contra a repressão aos grevistas. Também na condição de representante dos trabalhadores na presidência do Conselho de Administração da Volkswagen, Loderer cobrou providências da empresa em relação à sua postura repressiva, motivo de protestos de amplos setores da sociedade que lutavam pela redemocratização do país (BARBOSA, 2002, p. 91)⁸.

Apesar das manifestações dos representantes brasileiros na reunião mencionada anteriormente em relação às práticas antissindicais das filiais da Volkswagen e da Mercedes-Benz no Brasil e das ações de solidariedade do IG Metall, as ações repressivas de ambas as empresas se mantiveram na histórica greve dos 41 dias de 1980. O sindicato voltou a sofrer intervenção com a cassação da diretoria, que foi presa dois dias depois da intervenção no 19º dia de greve. Devanir Ribeiro, um dos dirigentes sindicais que esteve na Alemanha, foi demitido pela Volkswagen após a greve⁹.

Em um claro gesto para enfraquecer o protagonismo sindical dos metalúrgicos entre os trabalhadores da Volkswagen, a empresa tomou a iniciativa de criar uma Comissão de Representantes independente do Sindicato, justamente no período em que este se encontrava sob intervenção do Ministério do Trabalho, não escondendo sua intenção de prosseguir com sua postura antissindical. A iniciativa da Volkswagen foi denunciada pelo Sindicatos dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema como uma “tentativa de golpe contra a organização da classe trabalhadora”. Na Alemanha, a direção do IG Metall também reforçou as denúncias contra a perseguição ao Sindicato imposto pelo sistema adotada na planta da Volkswagen de São Bernardo do Campo através da “Declaração de Frankfurt” (BARBOSA, 2002, p. 93).

8. A FITIM também contribuiu financeiramente com o Fundo de Greve durante o período de intervenção do Sindicato, conforme depoimento de Luiz Inácio Lula da Silva (CEDI, 1991 *apud* MAGALHÃES, 2013, p. 42).

9. Desde pelo menos 1978, a imprensa alternativa denunciava o cotidiano de repressão nas fábricas brasileiras, como mostram diversas notícias: “Ditadura nas fábricas” do *Jornal Movimento*, em novembro de 1978; “Operários denunciam nazismo na Volkswagen” do *Jornal O Repórter*, em novembro de 1979; e “As fábricas estão virando quartéis” da *Tribuna Metalúrgica*, em fevereiro de 1980, que denunciava a grande presença de militares reformados nas chefias do Departamento de Segurança de grandes empresas, como no caso da Mercedes-Benz e da Volkswagen.

Em setembro de 1982, uma delegação do IG Metall visitou a planta da Volkswagen em São Bernardo e se reuniu com a direção dos metalúrgicos na sede do Sindicato. Na ocasião, os dirigentes reclamaram da postura da empresa em querer impor uma representação de trabalhadores à revelia do Sindicato. Os sindicalistas alemães assumiram o compromisso de pressionar a empresa para aceitar a negociação de uma Comissão de Fábrica que representasse os interesses dos trabalhadores e não da empresa. Duas semanas depois, as negociações que estavam travadas desde agosto foram retomadas e o Sindicato e a empresa chegaram a um entendimento comum (BARBOSA, 2002, p. 95)¹⁰.

De forma dialética, a maior projeção dos metalúrgicos do ABC no cenário nacional os projetou também no cenário internacional, e os intercâmbios com organizações sindicais de outros países foi se tornando uma prática com forte impacto sobre as ações dos metalúrgicos do ABC. No final da década de 1970 e início da década seguinte, como símbolo do novo sindicalismo brasileiro, chamavam a atenção da imprensa internacional num momento de crise do sindicalismo nos países do centro do capitalismo, como observou Silver (2005). Esse rico processo de intercâmbio internacional dos metalúrgicos do ABC em mais de quatro décadas está presente no seu “fazer-se” como classe trabalhadora nos termos colocados por Thompson (1987).

Durante 18 dias entre os meses de setembro e outubro de 1984, uma delegação de dirigentes metalúrgicos da Mercedes-Benz, da Volkswagen e da General Motors realizou uma viagem de intercâmbio para a Alemanha promovida pelo “Grupo de Trabalho Ecumênico em prol da Solidariedade Internacional”, vinculados à Igreja Luterana na Alemanha, e, no Brasil, ao setor progressista da Igreja Católica que tinha como seus incentivadores Frei Betto e Dom Frei Claudio Hummes, bispo diocesano de Santo André, ambos fortemente vinculados às lutas dos trabalhadores do ABC. Na visita, os trabalhadores brasileiros visitaram as unidades da Mercedes-Benz de Mannheim e Stuttgart e trocaram informações sobre a realidade sindical do Brasil e Alemanha. Os trabalhadores da Mercedes-Benz do Brasil (MBB) pediram apoio dos alemães para a luta que estavam travando para a con-

10. A eleição da Comissão de Fábrica ocorreu em outubro e a posse, no dia 17 de dezembro de 1982 (BARBOSA, 2002, p. 96).

quista da Comissão de Fábrica¹¹. A delegação brasileira teve oportunidade de conhecer outras realidades sindicais visitando países como Espanha, Portugal, Itália e França (MAGALHÃES, 2013, p. 99-102). Esses primeiros intercâmbios internacionais menos institucionais abriram outros canais de diálogo entre trabalhadores brasileiros e alemães, como os metalúrgicos da planta da Mercedes de Mannheim que faziam oposição ao IG Metall. Uma rede informal (Daimler Network) foi criada partir dos interesses pessoais de membros do grupo de trabalho de Mannheim e dos Metalúrgicos da MBB de São Bernardo do Campo (MAGALHÃES, 2013; ARAUJO, 2019). A partir desse primeiro, outros encontros aconteceram de forma frequente por mais de 20 anos¹².

Desde o final da década de 1980, representantes empresariais têm apontado restrições de diversas naturezas à região do ABC em face da capacidade de competitividade das empresas situadas na região. Diante dos novos paradigmas da produção flexível e a necessidade de diminuição de custos, entre os vários problemas apontados na percepção dos empresários estavam questões relacionadas à logística, envelhecimento das fábricas, custo elevado da mão de obra – que em alguns casos eram relacionados ao poder no sindicalismo na região –, e custos fiscais e tributários maiores que em outras regiões do estado de São Paulo e do Brasil. Alguns empresários chegavam a prever que o futuro de São Bernardo seria semelhante à sua congênere nos Estados Unidos, a cidade de Detroit (CONCEIÇÃO, 2008, p. 196-210).

Os metalúrgicos do ABC se recusaram a aceitar o desfecho vivido por Detroit. Investiram na organização das comissões de fábrica, fortalecendo a organização sindical no local de trabalho. Investiram na contratação de técnicos e assessores, produzindo estudos e pesquisas sobre as transformações que passavam a ocorrer nas montadoras e nas empresas de autopeças. Também foram realizados esforços para capacitar dirigentes por meio de cursos de formação sindical, além do intercâmbio internacional com outras organizações sindicais, especialmente da Europa. Em conjunto com essas

11. A Comissão de Fábrica foi conquistada em outubro, e quando os representantes da MBB voltaram ao Brasil, o acordo já estava assinado. De qualquer forma, a experiência internacional foi um momento importante para o amadurecimento da importância da Organização no Local de Trabalho, aspecto que será fundamental para os embates futuros entre trabalhadores e a empresa no chão da fábrica.

12. Por exemplo, em 1985, 1986, 1988, 1989, 1999, 2000, 2002, 2003 e 2004. Vicente Paula da Silva, o Vicentinho, que foi um dos três trabalhadores da Mercedes-Benz de São Bernardo presente no encontro de 1984, teve oportunidade de falar aos antigos companheiros da fábrica de Mannheim 20 anos depois em 2004, como Deputado Federal eleito em 2002, depois de presidir a CUT de 1994 a 2000 (MAGALHÃES, 2013, p. 116-118).

iniciativas, os metalúrgicos do ABC buscaram criar espaços de discussão com autoridades municipais, estaduais e federais que contornassem os impactos da reestruturação industrial sobre o território do ABC (BARBOSA, 2002; CONCEIÇÃO, 2008).

Ainda na década de 1980, os metalúrgicos do ABC iniciaram uma frutífera experiência de intercâmbio internacional sobre o processo de reestruturação produtiva no setor automotivo através do TIE (Transnationals Information Exchange)¹³, que começava a ganhar contornos mais nítidos no Brasil, mas ainda era uma incógnita para os dirigentes da categoria. Desde 1982, o TIE procurou criar rede de trabalhadores de base em várias empresas do setor automotivo como a General Motors, Ford, Mercedes-Benz, Volkswagen, Scania, Atlas Copco e Massey Ferguson, que envolveu trabalhadores da Europa, Estado Unidos, Canadá e Brasil. Em 1987, de 13 a 19 de março, o TIE promoveu o I Encontro Internacional dos Trabalhadores de Base nas Indústrias Metalúrgicas Montadoras de Veículos. O encontro, que reuniu 13 países, ocorreu no recém fundado Instituto Cajamar, e temas como CCQ e Kanban, *just in time*, foram objetos de discussão nessa ocasião (ARAUJO, 2019, p. 139).

O TIE terá um papel destacado na formação voltada para o mapeamento das empresas, que será uma ferramenta estratégica na negociação com as empresas no final da década de 1980 e na década seguinte, como aconteceu na fabricante de motores Iochpe Maxion, localizada em São Bernardo, que incorporou duas empresas estrangeiras – a canadense Massey Ferguson, fabricante de tratores e máquinas agrícolas, e a inglesa Motores Perkins, fabricante de motores a diesel. Segundo nos informa um ex-membro da Comissão de Fábrica da Maxion, que participou do mencionado encontro de 1987 em Cajamar, o TIE forneceu uma importante assessoria ao promover o intercâmbio entre trabalhadores canadenses, ingleses e brasileiros no processo de transição da aquisição das referidas empresas pela Maxion. O representante da Comissão de Fábrica menciona também as negociações bem sucedidas com a empresa no início da década de 1990, quando há um

13. Fundada em 1978 por dirigentes e ativistas sindicais, a organização com sede na Holanda tem como objetivo promover intercâmbio entre trabalhadores de diversos países, com foco na organização do trabalho a partir dos próprios locais de trabalho, estimulando a organização de um sindicalismo internacional e de base. A forte presença das montadoras multinacionais no país e o dinamismo do movimento sindical da década de 1980 – especialmente os metalúrgicos que se voltam para a organização no local de trabalho com a criação das Comissões de Fábrica – estimularam a entidade a fundar um escritório em São Paulo, em 1986 (ARAUJO, 2019, p. 138-140). O TIE-Brasil está ativo até hoje e desde 1999 sua sede está localizada em Curitiba. Disponível em: <http://www.tie-brasil.org/tie.php>.

reaquecimento do mercado automotivo, graças ao processo de mapeamento da fábrica que demonstrava os elevados ganhos de produtividade causados pelo processo de reestruturação da empresa iniciada a partir de 1986¹⁴.

Graças a esses conjuntos de iniciativas organizativas, foi possível avançar em estratégias mais ousadas, como foi o caso do processo de concertação social tripartite como a Câmara Setorial Automotiva, instalada em dezembro de 1991, cujo resultado foi a assinatura do primeiro acordo em março de 1992, que estabeleceu a redução de impostos de 6%, estabilidade do emprego de um ano, manutenção dos salários e redução do preço dos veículos em até 22%. Os metalúrgicos do ABC tiveram um papel fundamental no impulsionamento da Câmara Setorial Automotiva, motivado em grande parte pela frustrada viagem do presidente do Sindicato, Vicente Paula da Silva, aos Estados Unidos, em novembro de 1991, para tentar reverter a decisão da Ford de fechar a divisão de motores da planta de São Bernardo, que causaria a demissão de cerca de 700 trabalhadores. Após encontros com a United Auto Workers (UAW) e representantes da empresa, Vicentinho visitou vários lugares de Detroit. A paisagem decadente e de abandono da cidade com dezenas de galpões vazios e pedintes nas ruas impactou fortemente o presidente do Sindicato e sua comitiva (ARBIX, 1996, p. 68-74)¹⁵.

Rodrigues (2003, p. 299), ao referir-se ao conjunto de ações do sindicalismo do ABC, desde a sua emergência no cenário nacional no final dos anos 1970, observa que “chama a atenção de um lado a capacidade sindical de respostas aos problemas que surgem no cotidiano da produção, e de outro, sua organização no interior da empresa”. De fato, se observarmos a trajetória sindical dos metalúrgicos do ABC na busca permanente de respostas para os desafios de diferentes naturezas em variados contextos políticos, iremos encontrar um vasto repertório de iniciativas, raramente encontrados em outros sindicatos. Da mesma forma que se tornaram conhecidos e respeitados em todo o país pela luta por melhores salários e pelo enraizamento no local de trabalho, os metalúrgicos do ABC também ganharam notoriedade pela capacidade combater o desemprego e resistir às ameaças de fechamento das empresas na região.

14. Entrevista com ex-membro da Comissão de Fábrica da Maxion em fevereiro de 2019.

15. O fantasma da Detroit de 1991 é uma imagem que volta e meia aparece nos discursos dos dirigentes dos metalúrgicos do ABC, conforme reportagem do jornal *Valor Econômico* de 29 de dezembro de 2008, Especial, p. A12, com o título “São Bernardo foge do destino de Detroit”.

Quando as articulações tripartites como as Câmaras Setoriais foram desmobilizadas no governo Fernando Henrique Cardoso, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC procurou reunir todo o seu arsenal de possibilidades para fazer frente à reestruturação produtiva no âmbito das negociações entre capital e trabalho como maneira de combater a perspectiva de reestruturação produtiva de forma unilateral praticada na maior parte das empresas (BARBOSA, 2002). O cenário econômico era de ajuste neoliberal pautado no equilíbrio fiscal, no controle da inflação e na manutenção do valor do Real, além do pacote de privatizações e reformas trabalhistas (FIORI, 1997). Além disso, o governo de Fernando Henrique imprimiu uma forte flexibilização das relações de trabalho, na mesma medida que adota uma inflexível política de controle dos aumentos salariais (KREIN, 2007).

Segundo Barbosa (2002, p. 73-74), os metalúrgicos do ABC elegeram três prioridades para a década de 1990: capacitar os membros das Comissões de Fábrica sobre a reestruturação produtiva em curso; buscar construir um campo de diálogo e negociação entre os diversos atores políticos do setor público e privado do Grande ABC em torno das inovações tecnológicas nas empresas da região; e, em terceiro lugar, expandir e aprofundar o intercâmbio internacional que havia se iniciado na década anterior com o objetivo de trocar experiências sobre as mudanças nos processos produtivos e do trabalho *vis-à-vis* com as estratégias de resistência e negociação construídas em outros países.

Esses eixos articulados com uma mobilização e organização permanente da categoria no local de trabalho possibilitaram uma grande capacidade propositiva que muitas vezes surpreendeu a bancada empresarial e redundou em acordos que podem ser considerados exitosos nas principais empresas montadoras do ABC. Dessa forma, pavimentaram um caminho de continuidade dessas plantas na região do ABC, com novos investimentos na modernização da produção e na adoção de novos produtos com garantia de emprego e redução da jornada de trabalho (BRESCIANI, 1997; VÉRAS, 2001; BARBOSA, 2002; MAGALHÃES, 2013). Além das incertezas sobre o desfecho que as negociações teriam, esse caminho foi pavimentado com muitas tensões e conflitos entre as empresas e os representantes dos trabalhadores. Inclusive, não faltaram também, em algumas situações, tensões entre os próprios trabalhadores sobre os rumos das negociações, como foi o caso da Volkswagen em 2001 e 2006 (BARBOSA, 2002; CARDOSO, 2007; ARRUDA, 2010).

No contexto de flexibilidade e reestruturação produtiva, Bresciani (1997, p. 14) destaca o acordo sobre a formação de grupos semiautônomos de trabalho, construído durante dois anos e concluído em 1994 entre o Sindicato dos Metalúrgicos e a Mercedes-Benz do Brasil que, segundo o autor, “talvez seja o mais abrangente e complexo relativamente a esta temática”, que procurou combinar a melhoria da qualidade, da produtividade, da qualificação profissional e da qualidade de vida. O intercâmbio internacional com visitas às fábricas na Alemanha e realização de seminários foi um dos aspectos fundamentais do processo de elaboração da proposta¹⁶. O processo de reestruturação produtiva, em marcha nos anos 1990, atingiu mais fortemente a unidade da Anchieta da Volkswagen, e depois de pressões do Sindicato e da Comissão de Fábrica a empresa aceitou negociar o futuro da planta de São Bernardo através do projeto “Construindo o futuro”, apresentado num *workshop* na cidade de Atibaia, interior de São Paulo, em março de 1995. No final do encontro foi aprovada a proposta de constituição de um Grupo de Trabalho envolvendo a empresa e os representantes dos trabalhadores para discutir o futuro da planta da Anchieta (BARBOSA, 2002, p. 102).

Na campanha salarial de 1996, foi negociada a redução da jornada de trabalho para 42 horas e introdução do banco de horas, que reduziu as horas extras e possibilitou novas contratações. Porém, no dia 24 de outubro do mesmo ano, os representantes dos trabalhadores foram surpreendidos com o anúncio – colocado nos diversos quadros de aviso espalhados pela fábrica – informando sobre o projeto da empresa de implantar o sistema de células de produção em janeiro de 1997, e que “contava com a colaboração de todos”. Mais uma vez o Sindicato contestou essa decisão unilateral da empresa e um novo grupo de trabalho foi criado para discutir a proposta de reestruturação produtiva no prazo de um ano. Nesse período, o grupo de trabalho estabeleceu como uma de suas tarefas visitar outras fábricas no exterior com o objetivo de entender, na prática, como esses processos

16. “(...) Todas as conquistas que falei somente foram possíveis porque, quem não viveu e não participou do processo pode não ter entendido, mas repito que todas as conquistas somente foram possíveis porque teve um processo de internacionalização nosso, dos trabalhadores. Essa internacionalização nossa facilitou a entendermos o que faziam lá (Alemanha), como faziam, que tipo de direito tinham os trabalhadores lá para podermos ver como poderíamos reivindicar aqui. (...) O processo produtivo foi uma transição negociada. A negociação símbolo disso, a mais complicada, levou 2 anos e meio e duas viagens para a Alemanha, foi a negociação do trabalho em grupo semiautônomo” (Depoimento de Tarcísio Secoli, membro da Comissão de Fábrica da Mercedes-Benz à época da negociação *apud* RODRIGUES, 2003, p. 109).

ocorreram em outros países e no próprio Brasil¹⁷. O acordo foi concluído em março de 1998 e serviu de referência para a implantação dos grupos de trabalho nos mesmos parâmetros que o acordo da Mercedes-Benz (BRES-CIANI, 1997, p. 14).

Mas um grande esforço de articulação internacional foi necessário também para enfrentar uma ameaça de demissões frente à crise econômica de 1997-1998, que fez despencar a venda de automóveis e colocava em risco, inclusive, a manutenção da unidade Anchieta da Volks. Em dezembro de 1997, a Volkswagen anunciou a demissão de 10 mil trabalhadores e não escondia sua intenção de fechar a planta de São Bernardo¹⁸. Um acordo foi assinado em 1997 para evitar as demissões, que previa a redução da jornada de trabalho, novos parâmetros para o banco de horas e banco de dias e um Programa de Demissão Voluntário (PDV). Além disso, foi negociada a produção do “Novo Polo”, chamado de projeto PQ 24, que evitaria demissões futuras.

Mario dos Santos Barbosa, conforme relata na sua dissertação de mestrado, depois de 12 anos como dirigente sindical, retornou em 1996 ao chão da fábrica na planta Anchieta da Volkswagen, tendo com uma das suas tarefas, além de acompanhar as negociações da reestruturação produtiva, dinamizar a relação entre a Comissão de Fábrica e as demais plantas e a matriz da Alemanha, esta última tarefa facilitada pela sua fluência no idioma alemão. Em maio e junho de 1998, Barbosa esteve na Alemanha a convite do IG Metall, e durante seis semanas analisou aspectos da organização sindical na Alemanha e o trabalho na fábrica. Nesse intercâmbio, Barbosa, em conversa com o executivo de Recursos Humanos da Volks, Peter Hartz, comenta que o processo de negociação em 1997, no qual a empresa aceitou a redução de jornada sem redução dos salários, teria sido apenas o primeiro *round* da luta (BARBOSA, 2002, p. 10).

Em julho de 1998, diante da continuidade da crise econômica que afetava o setor, a Volks anuncia a necessidade de um novo enxugamento do quadro de funcionários. O novo presidente da Volkswagen do Brasil, Hebert

17. Foram visitadas por um grupo de representantes da Comissão de Fábrica e do Sindicato, em maio de 1997, as unidades da Skoda, na República Tcheca; da Mercedes-Benz, em Stuttgart; e da Audi, em Munique, na Alemanha. Também foi realizada uma visita à planta da Mercedes-Benz em São Bernardo para se conhecer a implantação do acordo sobre grupos semiautônomos, mencionados anteriormente (BARBOSA, 2002, p. 106-108).

18. Depoimento de Wagner Santana, à época membro da Comissão de Fábrica da Volks. Disponível em: <https://www.cnmcut.org.br/conteudo/acordo-historico-com-a-volkswagen-completa-13-anos>.

Demel, chegou a anunciar que a empresa poderia chegar a 12 mil trabalhadores até 2000, o que significaria menos de 7 mil postos de trabalho só na planta Anchieta (BARBOSA, 2002, p. 111). A Comissão de Fábrica e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC buscaram acionar novamente seus colegas do IG Metall e do Conselho Geral de Trabalhadores (CGT) para obter informações e solicitar ajuda, fazendo gestão para uma saída negociada junto à direção mundial, a exemplo do que ocorreu anteriormente. Klaus Volkert, presidente do CGT, informou que Peter Hartz viria ao Brasil para analisar a situação de perto e conversar com a Comissão de Fábrica e o Sindicato. O encontro aconteceu em São Paulo e Peter Hartz propôs a redução da jornada de trabalho, nos moldes que foi adotada na Alemanha na crise de 1993-94 – a chamada “semana Volkswagen”, de 4 dias e 32 horas semanais (BARBOSA, 2002, p. 113).

Os representantes dos trabalhadores tinham consciência que o segundo *round* estava por vir e que estava na hora de chamar o “urso para dançar” novamente¹⁹. Cientes de que tinham pouca margem de manobra para negociar num contexto de crise econômica e queda nas vendas²⁰, o máximo que os metalúrgicos poderiam fazer era aumentar as contrapartidas para manutenção dos empregos negociando nos termos colocados pela empresa. Apesar de algumas reservas da corrente oposicionista ao Sindicato, a proposta foi aprovada no final de 1998 em torno da semana de 4 dias e 30 horas semanais, podendo variar entre 18,8 e 38,8 horas²¹.

A calma não duraria muito tempo para os trabalhadores e seus representantes. Em 2000, 40% dos trabalhadores rejeitaram a continuidade do acordo em torno da semana Volkswagen e do banco de horas, “o que evidencia o descontentamento em relação a essas duas formas de flexibilização do tempo de trabalho” (CARDOSO, 2007, p. 173). A resposta da empresa

19. Expressão usada por um dos representantes dos trabalhadores: “teve uma mudança que ela foi provocada por nós. A gente vendo essa fábrica aqui totalmente velha e os rumores que aconteciam no mundo Volkswagen de que esta planta era arcaica, improdutiva, que não tinha condições... E nós começamos a provocar a fábrica e dizíamos ‘vamos chamar o urso para dançar’” (CARDOSO, 2007, p. 163).

20. “De um patamar superior a 50 mil unidades produzidas e vendidas antes da crise, a Volkswagen sofre queda superior a 25% nos meses seguintes. O nível de veículos por empregado passou de 22 para 17,5 entre outubro de 1997 a abril de 1998”, conforme Cardoso (2007, p. 172).

21. Em contrapartida, além de reforçar o compromisso da empresa em relação à garantia do investimento da plataforma do Novo Polo na planta Anchieta, seria garantido também a redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais, sem redução dos salários, acompanhada da garantia de emprego por cinco anos (BARBOSA, 2002, p. 116). Sobre as diversas impressões sobre o Acordo, cf. Cardoso (2007, p. 170-172).

foi voltar à carga com o mesmo argumento do excedente de trabalhadores e a necessidade de eliminação de 3.000 postos de trabalho, além de propor a retomada da negociação em torno da flexibilização da jornada de trabalho. Em novembro de 2001, a Volkswagen anunciou a possibilidade de investimento de 1 bilhão de reais, condicionando-o, porém, à redução de 15% da jornada e dos salários. Em assembleia tensa, realizada no dia 6 de dezembro de 2001, os trabalhadores recusaram a proposta da empresa. O Sindicato tinha consciência que uma dura “guerra” seria travada e que a efetivação da demissão de 3.000 trabalhadores seria questão de dias, como de fato aconteceu. Alguns dias depois, os trabalhadores começaram a receber as temidas cartas de demissão.

O conflito chegou à grande mídia e a Volkswagen colocava sobre os ombros do Sindicato (considerado intransigente) a responsabilidade sobre as demissões em curso e o possível fechamento da planta Anchieta num futuro não muito distante (BARBOSA, 2002). Além da mobilização dos trabalhadores, mais uma vez a cooperação internacional seria uma estratégia importante para o Sindicato e a Comissão de Fábrica diante do impasse nas negociações realizadas no domingo, 11 de novembro, sobre a reversão total das demissões, que só seriam aceitas pela empresa se o Sindicato concordasse com a tabela salarial diferenciada para as novas contratações e com o índice mensal de 0,5% de rotatividade. O impasse levou à confirmação da greve para o dia seguinte. Luiz Marinho pede então a Mario dos Santos Barbosa – que tinha livre trânsito com o Presidente do Comitê Mundial de Trabalhadores, Klaus Volkert – para que agendasse uma reunião com Peter Hartz, o executivo de Relações Humanas da empresa. Era o “coelho na cartola” para o difícil impasse em que se encontrava o Sindicato²².

A reunião aconteceu no dia 15 de novembro na Alemanha, na cidade de Wolfsburg. Além do executivo da matriz, estavam presentes Herbert Demel, presidente da Volkswagen do Brasil, e Hans-Jürgen, secretário-geral do Comitê Mundial de Trabalhadores da Volkswagen. Após mais de três horas de reunião, os sindicalistas brasileiros conseguiram o compromisso de suspensão das 3.075 demissões.

22. Luiz Marinho também tinha que lidar com as tensões internas entre as lideranças do Conselho Sindical de Empresa (CSE), implantado a partir de 1999. Na eleição do primeiro CSE da Volks, a chapa de oposição obteve 42% dos votos, elegendo 10 representantes de um total de 23 membros (BARBOSA, 2002, p. 119).

No dia 19 de novembro, por volta das 7h30, teve início a assembleia com os trabalhadores no pátio da empresa para apresentação da proposta que estava detalhada no *Jornal da Comissão*, distribuído antes e durante a assembleia. O objetivo era que todos os trabalhadores tivessem ciência da proposta e a discutissem no chão da fábrica para posterior deliberação. O encaminhamento foi aprovado, assim como o fim da greve e retorno imediato ao trabalho. Em nova assembleia, a proposta foi colocada em votação por Luiz Marinho, sendo aprovada por ampla maioria²³. O Acordo é considerado até hoje uma das grandes conquistas do Sindicato, que articulou diversas frentes de ação ao mesmo tempo, incluindo a articulação internacional que evitou que a empresa cumprisse a meta de chegar ao ano 2000 com 8.000 trabalhadores (ARRUDA, 2010, p. 101).

A manutenção dos empregos e da própria planta continuou um desafio permanente para o Sindicato diante da ofensiva permanente da Volkswagen pelo aumento da produtividade e diminuição de custos²⁴. Em 2006, quando expirou o Acordo de cinco anos para manutenção dos empregos, o Sindicato teve outro embate para garantir empregos e atrair novos investimentos. Desta vez, a solidariedade e articulação internacional mostraram-se mais complexas, pois tratava-se de uma reestruturação global da empresa que envolvia mais de 20 mil demissões em vários países, inclusive na Alemanha. No Brasil, a Volkswagen anunciou a necessidade de demitir cerca de 6 mil trabalhadores nas diversas unidades da empresa no país²⁵. A Volks também avaliava a possibilidade de fechamento de uma das plantas da empresa no Brasil. O cenário político e econômico estava bastante modificado. Luiz Inácio Lula da Silva era presidente da República desde 1º de janeiro de 2003, e Luiz Marinho, que estivera à frente das negociações em 2001, era o seu Ministro do Trabalho. O

23. O Acordo, além da reversão das 3.075 demissões, previa a abertura de um novo Plano de Demissões Voluntárias; criação de nova tabela salarial para os novos trabalhadores; retomada do banco de horas; terceirização de duas áreas; garantia de emprego até 2006. Mais detalhes sobre o Acordo e as disputas no chão da fábrica sobre sua aprovação, cf. Cardoso (2007, p. 175) e Arruda (2010, p. 102-103). Durante os debates no chão da fábrica, foram distribuídos dois boletins sindicais com posicionamento crítico ao acordo, o *Ferramenta* e o *Nossa Classe*. O primeiro foi produzido pelos simpatizantes do Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados (PSTU), conforme Barbosa (2002, p. 147).

24. Desafio que não é exclusivo para a representação dos trabalhadores na Volks, mas de toda a categoria metalúrgica, embora tenha sido mais intensa na Volkswagen, na Mercedes-Benz e na Ford. Entre dezembro de 1998 e 2000, o Sindicato dos Metalúrgicos e Comissão de Fábrica da Ford travaram uma luta épica para reverter as 2.800 demissões que haviam sido anunciadas na véspera do natal de 1998 (41% do total de trabalhadores), que mobilizou toda a categoria e obteve solidariedade de amplos setores da sociedade (VÉRAS, 2001; EULÁLIO e PASSOS, 2016).

25. Mais precisamente, 5.773 trabalhadores: 3.672 na planta da Anchieta; 1.401 em São José dos Pinhais e 700 em Taubaté.

mercado de automóveis também estava aquecido e batia recordes de produção: só no primeiro trimestre de 2006 foram 631 mil carros produzidos, e a Volks liderava o mercado com a substantiva fatia de 23% do mercado interno e 32% das exportações, com faturamento de R\$ 4,5 bilhões²⁶.

Como nas situações anteriores, os metalúrgicos do ABC foram atrás de solidariedade internacional. Em maio de 2006, foram realizados o Encontro Internacional do Comitê Mundial dos Trabalhadores da Volks, em Wolfsburg, Alemanha e o Encontro da Rede Sindical Alemã-Ibero-Americana²⁷, na cidade de Puebla, no México. No dia 22 de maio, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC recebeu a visita do coordenador nacional da Comissão de Trabalhadores da Volks na Espanha, Alfonso Rodrigues, onde havia ameaça de fechamento de duas unidades. Os contatos entre sindicalistas das diversas plantas da Volkswagen no mundo buscavam solidariedade para atuarem juntos na proteção dos empregos e preservação das fábricas. Porém, a mobilização internacional, como ocorrera em 2001, teria que ser pensada em outros termos, já que a reestruturação proposta pela empresa era global. A estratégia de luta teria que ser dimensionada em termos globais até o chão da fábrica, passando pela articulação nacional entre as fábricas, como assinala na ocasião, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, José Lopez Feijóo:

“Nós vamos resistir isoladamente nos países em que vivemos? Certamente que faremos, é lógico que os sindicatos não querem que as empresas ataquem os direitos dos trabalhadores. Agora, a luta será melhor se ela consta de um plano de resistência que vá além das fronteiras. Acho que, se nós conseguimos, neste encontro do Comitê Mundial, consolidarmos esse acordo de resistência unificado, o passo seguinte com o debate dos sindicatos é como essa resistência se dará, aí vamos ter que partir para formas práticas de enfrentamento” (ARRUDA, 2010, p. 112).

A resistência da planta em São Bernardo estava articulada com as outras plantas coordenadas pelo Comitê Nacional de Trabalhadores da Volkswagen, que seriam o *locus* onde se daria a “forma prática de enfrentamento”. Em

26. Agência Carta Maior 16 de maio de 2006 *apud* Arruda (2010, p. 113).

27. Criada em Buenos Aires em janeiro de 2005. No mesmo ano também foi fundado o Comitê Nacional de Trabalhadores na Volkswagen. A Criação do CMT da Volkswagen aconteceu em 1999.

junho, trabalhadores de três plantas da Volkswagen (São Bernardo, Taubaté e São José dos Pinhais) fazem greve de 24 horas. Em São Bernardo do Campo, os trabalhadores da Volks fazem uma passeata pelas ruas do centro da cidade.

No dia 29 de agosto, o Sindicato e Comissão de Fábrica realizam uma assembleia no pátio da Volks Anchieta para propor uma greve por tempo indeterminado como resposta à atitude da empresa de enviar correspondência a 1.800 trabalhadores anunciando a demissão dos mesmos no dia 21 de novembro, quando terminaria o prazo do acordo que garantia a estabilidade no emprego. A greve começou com 4.000 trabalhadores do segundo turno que entraram na empresa e cruzaram os braços, atingindo a totalidade dos trabalhadores no dia seguinte com grande repercussão na mídia depois que a fábrica declarou que, sem acordo, as demissões poderiam chegar a 6.100 trabalhadores e a fábrica poderia ser fechada. A greve foi encerrada no dia 4 de setembro, depois que a empresa suspendeu as demissões, aprovando o encaminhamento do Sindicato de interromper a paralisação enquanto perdurasse a negociação²⁸. No dia 12 de setembro, o Sindicato e a Comissão de Fábrica convocaram uma assembleia informativa para apresentação da proposta negociada. Uma nova assembleia aconteceu dia 14 de setembro, quando a proposta foi apresentada e aprovada pelos trabalhadores²⁹.

A batalha de 2006 demonstrou os limites do internacionalismo sindical diante de uma estratégia global de reestruturação agressiva comandada por uma empresa transnacional do porte da Volkswagen AG³⁰. Ao mesmo tem-

28. “Greve contra demissão!”, *Tribuna Metalúrgica*, n. 2215, 30 jun. 2006. “Volks demite; trabalhadores iniciam greve”, *Folha de São Paulo*, 30 jun. 2006. “Volks – Demissões Suspensas”, *Tribuna Metalúrgica*, n. 2217, 5 set. 2006.

29. Abertura de um Plano de Demissão Voluntária com 1,4 de salário por ano de trabalho em 5 fases com 80 horas de qualificação profissional e 3 meses de convênio médico; banco de horas: limite anual positivo de 150 horas e negativo de 120 horas; reajuste do plano médico de 2% e 3% para os novos trabalhadores; mudança na tabela salarial para os novos contratados e valores da PLR negociados por 3 anos. Como contrapartida, a empresa garantiria investimentos na Anchieta para produção de 2 novos produtos. Cf. “Tem proposta!”, *Tribuna Metalúrgica*, n. 2219, 12 set. 2006; “Proposta Aprovada”, *Tribuna Metalúrgica*, n. 2222, 15 set. 2006.

30. Mesmo o poderoso IG Metall teve que fazer concessões: “Funcionários da Volkswagen da Alemanha aceitaram trabalhar quatro horas a mais por semana sem receber aumento de salário, como parte do esforço da empresa para cortar custos de produção e evitar demissões. A jornada será agora de 33 horas por semana, em vez das 28.8 atuais. Os funcionários poderão ter que trabalhar até 35 horas em circunstâncias excepcionais, mas receberão horas extras por isso. A proposta inicial da Volks era que a semana passasse a ser de 35 horas, sem nenhuma mudança nos salários. Em troca da semana de trabalho mais longa, os sindicatos receberam garantias de estabilidade no emprego para os funcionários de todas as seis fábricas da Volks na Alemanha Ocidental até 2011, além de terem ouvido a promessa de que a fábrica principal em Wolfsburg será usada em sua capacidade máxima”. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/economia/story/2006/09/060929_volksacordo_is.

po, tais limitações não impediram que alguns pontos em comuns fossem estabelecidos, como a resistência em torno da garantia da estabilidade no emprego e a manutenção do funcionamento das plantas através de novos investimentos e novos produtos. Com o benefício do tempo que a análise *ex-post-facto* proporciona, o Acordo criticado, inclusive, pela oposição interna dos trabalhadores da planta Anchieta da Volks, mostrou-se importante quando os efeitos da crise de 2008 se abateram no Brasil e agravaram-se com a reforma trabalhista e a política ultraliberal do governo Bolsonaro.

O período de negociação da reestruturação produtiva, iniciado pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e Comissões de Fábrica desde meados da década de 1980 e especialmente a partir dos anos 1990, tornou evidente a necessidade de “agir local e pensar global”. O acúmulo de experiência na articulação internacional, combinado com a organização no local de trabalho e articulações tripartites, mostrou-se extremamente importante ao longo dos anos na resistência ao fechamento das plantas na região do ABC.

O desafio de modernizar/globalizar as linhas de montagem mantendo as plantas em funcionamento e preservando empregos tornou-se o *modus operandi* principal das lideranças sindicais. A negociação da unidade de produção 4.0 na planta da Mercedes-Benz de São Bernardo, iniciada em 2013 e inaugurada em 2017, é mais um bom exemplo da capacidade de leitura da representação dos trabalhadores sobre a necessidade de modernização da planta, “cujos produtos fabricados estavam com os dias contados” num contexto de crise e ameaça de emprego. Para o representante do Comitê Mundial de Trabalhadores, foi fundamental a troca de informações com o IG Metall, que acumulava uma experiência importante na negociação sobre implantação da Indústria 4.0 nas plantas da Alemanha. Também foi importante a articulação com o representante dos trabalhadores no Conselho Mundial de Administração da Daimler³¹ e as com o Comitê Mundial de Trabalhadores da Daimler.

O desfecho da Ford, com o anúncio do fechamento da planta de São Bernardo em fevereiro de 2019 e o encerramento de suas atividades em outubro, é um capítulo dramático desse processo. A luta épica levada pelo Sindicato, a Comissão

31. O representante do CMT referia-se a Valter Sanches, que foi coordenador da Comissão de Fábrica na planta da Mercedes-Benz de São Bernardo e dirigente do SMABC. Também foi Secretário de Relações Internacionais da CNM-CUT. Com o apoio do IG Metall da Alemanha, foi indicado em 2007 para a representação de Trabalhadores no Conselho Mundial de Administração da Daimler AG. Em outubro de 2016, foi eleito Secretário Geral da IndustriALL Global Union, o principal cargo do mais importante sindicato global da indústria.

de Fábrica e os trabalhadores e suas famílias para reverter as 2.800 demissões entre 1998 e 2000 ficou marcada na memória de todos os homens e mulheres que vivenciaram aqueles dias de combate diário. A transferência da fábrica de caminhões para a planta de São Bernardo renovou as esperanças das lideranças sindicais sobre a possibilidade de um futuro mais longo para empresa. Entre os muitos fatores que explicam o fechamento da Ford em São Bernardo, como o acirramento da competição estimulando a internacionalização e a fragmentação produtiva; o processo de financeirização da empresa e expectativas de retorno de curto prazo; e limitação de políticas públicas voltadas ao estímulo do setor automotivo como o programa Inovar-Auto (LIMA & DULCI, 2021), pode-se tributar também à articulação menos institucional do Comitê Mundial de Trabalhadores com a empresa quando comparamos com o caso da Mercedes-Benz e da Volkswagen, assim como um histórico de intercâmbio menos intenso, dadas as peculiaridades da relação entre o “novo sindicalismo” com o sindicalismo estadunidense. Como observou um representante dos trabalhadores da Ford, na reunião do Comitê Mundial da empresa realizada em dezembro de 2018, “ninguém comentou sobre os planos da empresa de fechar a planta de São Bernardo até o anúncio de 19 fevereiro de 2019”³². De qualquer forma, quando, em outubro de 2019, as máquinas pararam definitivamente nos galpões do bairro do Taboão em São Bernardo do Campo, encerrando as atividades da Ford, esse silêncio deu-se carregado de simbolismo pela história de resistência do Sindicato e das Comissões de Fábrica para afastar o “fantasma de Detroit brasileira” que tira o sono dos trabalhadores até hoje.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As respostas aos efeitos da globalização hegemônica têm se pautado no combate, por meio de denúncias e campanhas, à violação de direitos humanos e trabalhistas e às exigências de práticas efetivas de responsabilidade social empresarial. Para tal, os instrumentos mais acionados são os códigos de conduta multilaterais, selos de boas práticas, normas de certificação e, mais recentemente, por meio de legislações nacionais (SERVAIS, 2020). Em fevereiro de 2019, o governo alemão, através do Ministério de Desenvolvimento e Cooperação, propôs ao parlamento uma norma de “*due diligence*”

32. Depoimento de João Cayres, ex-membro do Comitê Mundial de Trabalhadores da Ford, ao Grupo de Pesquisa ABC Pós-Pandemia, reunido de forma remota em 10 de fevereiro de 2021.

(diligência devida)³³, a ser aplicada pelas empresas alemãs em toda a sua cadeia de valor, impondo pesadas multas e sanções diante do não cumprimento da lei, numa clara evidência sobre a ineficácia dos compromissos voluntários das empresas³⁴. No mesmo sentido, a Confederação Sindical Internacional, como forma de mitigar os impactos terríveis da pandemia da COVID-19 para os direitos humanos e trabalhistas, lançou o programa “Em Prol da Obrigatoriedade da Diligência Devida nas Cadeias de Abastecimento Globais” (CSI, 2020). Em várias décadas de globalização hegemônica, persiste a luta pelo cumprimento dos direitos fundamentais do trabalho preconizados pela OIT que continuam sendo violados em diferentes partes do planeta.

Os Acordos-Marco Internacionais (AMIs), embora representem um passo adiante em relação aos compromissos voluntários ao estabelecer mecanismos de negociação entre os sindicatos globais e as empresas transnacionais que nos últimos anos tem se estendido à cadeia de fornecedores destas, o que representa um significativo avanço no combate à violação de direitos. Porém a dinâmica e a efetividade que dependem de um conjunto de fatores que os tornam um campo de disputa permanente. As limitações vão desde o baixo nível de organização sindical em muitos países até legislações trabalhistas e sindicais frágeis que limitam a ação sindical e fortalecem as possibilidades de práticas antissindicais e dificuldade para o monitoramento dos AMIs (STEVIS, D.; BOSWELL, 2008). Esse conjunto de fatores faz com que os AMIs sejam negligenciados pelos sindicatos em muitos lugares onde operam empresas signatárias desse tipo de acordo. De qualquer forma, como dissemos, eles representam um avanço na medida em que superam o unilateralismo das empresas frente a seus próprios delitos. Além disso, há bons exemplos de acionamento nas cadeias de fornecedores que tem sido um anteparo às violações trabalhistas.

Passados mais de cinco décadas das primeiras experiências de criação de redes de trabalhadores em empresas multinacionais, os desafios continuam levados adiante em pelos Comitês Mundiais de Trabalhadores, redes regionais e nacionais onde existe mais de uma planta de uma mesma empresa,

33. Segundo a ISO 26000, a “Norma Internacional de Responsabilidade Social”, a “diligência devida” é o “processo abrangente e pró-ativo de identificar os impactos sociais, ambientais e econômicos negativos reais e potenciais das decisões e atividades de uma organização ao longo de todo o ciclo de vida de um projeto ou atividade organizacional, visando evitar ou mitigar esses impactos”.

34. “Alemanha implementará lei da cadeia de suprimentos contra exploração”. Disponível em: <https://www.dw.com/en/germany-to-implement-supply-chain-law-against-exploitation/a-541813>.

como é o caso da Volkswagen e da Mercedes Benz no Brasil. Estas articulações tornam-se cada vez mais importantes na organização dos trabalhadores frente ao poder das empresas no processo permanente de reestruturação produtiva na busca incessante por menores custos e margem de lucros cada vez maiores³⁵. Os efeitos das estratégias globais de negócios das montadoras foram permanentemente vivenciados pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC nas últimas três décadas de forma incessante como observamos nos exemplos mencionados neste artigo. Efeitos que continuam a ameaçar os empregos dos metalúrgicos, como ocorreu de maneira quase instantânea, entre o anúncio em fevereiro e o fechamento da planta da Ford de São Bernardo em outubro de 2019. No caso das empresas alemãs, a influência dos Comitês Mundiais de Trabalhadores sobre as decisões da empresa – graças à participação da representação dos trabalhadores nos Conselhos de Administração – cria um espaço de atuação institucional mais efetivo de atuação. No caso dos metalúrgicos do ABC, como vimos, há de se considerar um longo histórico de cooperação internacional que fortaleceu o diálogo e a solidariedade entre sindicalistas brasileiros e alemães, que até os dias de hoje tem tido um papel determinante da manutenção das plantas da Mercedes e da Volkswagen. Esse processo de articulação internacional se deu de forma simultânea ao fortalecimento da organização no local de trabalho e no investimento na capacitação de dirigentes capazes de compreender a complexidade das transformações no mundo do trabalho tanto no aspecto local como no global, e assim, combinar estratégias nessas duas frentes. Os metalúrgicos do ABC têm feito um esforço para reinventar-se de forma permanente para enfrentar os desafios impostos pelas políticas neoliberais, fundadas na globalização financeira que busca minimizar o papel protagonista das organizações sindicais nos processos de negociação coletiva. Esse caminho de luta e resistência contra hegemônica já conta mais de três décadas e continua a desafiar essa categoria que sempre se destacou na cena sindical brasileira.

35. No seu 32º Congresso Mundial, ocorrido em maio de 2009 em Gotemburgo, Suécia, a FITIM elegeu como prioridade para o seu programa de ação, no período 2009-2013, a construção de redes sindicais nas empresas transnacionais (ETNs), incluindo a formação de redes nas cadeias de suprimento, com o objetivo de promover a cooperação e a solidariedade entre os afiliados das entidades presentes nas transnacionais do setor de metalurgia. Cf. Federação Internacional dos Trabalhadores na Indústria Metalúrgica (FITIM). *Diretrizes da FITIM sobre Redes Sindicais nas Empresas Transnacionais*, 2010 (<http://imfmetal.org>). Os metalúrgicos do ABC fizeram parte da delegação brasileira coordenada pela Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM-CUT), que acompanhou o Congresso e teve papel destacado no debate sobre redes sindicais e a solidariedade internacional. Disponível em: <https://smabc.org.br/32o-congresso-mundial-da-fitim-solidariedade-nao-e- apenas- uma- palavra/>.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, A. S. *Da Solidariedade Internacional à Institucionalização da Parceria: a experiência do Comitê Mundial de Trabalhadores da Volkswagen AG e Daimler AG*. 2019. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2019.

ARBIX, G. *Uma aposta no futuro: os primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996.

ARRUDA, L. R. *Do local ao global: o processo de reestruturação da Volkswagen/Anchieta em 2001-2006*. 2010. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

BARBOSA, M. S. *Sindicalismo em tempos de crise: a experiência na Volkswagen do Brasil*. 2002. Dissertação (Mestrado em Economia Social). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002

BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. *Relatório da Comissão Nacional da Verdade; v. 2*. Brasília: CNV, 2014.

_____. Câmara dos Deputados. Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Proposta de Emenda à Constituição N° 196, de 2019. Brasília: CCJC, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2229222>.

BRESCIANI, L. P. *Flexibilidade e Reestruturação Produtiva: o trabalho na encruzilhada*. *Revista São Paulo em Perspectiva*, v. 11, n. 1. São Paulo: Fundação Seade, 1997.

CARDOSO, A. C. M. *Tempos de Trabalho, Tempos de Não Trabalho: vivências cotidianas de trabalhadores*. 2007. Tese (Doutorado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo e École Doctorale, Universidade de Paris-8, São Paulo/Paris, 2007.

CENTRO ECUMÊNICO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI. *A CUT e o movimento sindical internacional – Caderno 2*. Publicação do Programa Memória e Acompanhamento do Movimento Operário. São Paulo, 1991.

CONCEIÇÃO, J. J. C. *Quando o apito da fábrica silencia*. São Bernardo do Campo: ABCD Maior, 2008.

CONFEDERAÇÃO SINDICAL INTERNACIONAL – CSI. *Em Prol da Obrigatoriedade da Diligência Devida nas Cadeias de Abastecimento Globais*. Bonn: Friedrich Ebert Stiftung, 2020.

COSTA, H. A. *Sindicalismo Global ou metáfora adiada? Os discursos e as práticas transnacionais da CGTP e da CUT*. Porto: Afrontamento, 2008.

CRIVELLI, E. *Direito Internacional do Trabalho Contemporâneo*. São Paulo: Editora LTR, 2010.

DOWBOR, L. *A Era do Capital Improdutivo*. São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

EULÁLIO, A.; PASSOS, J. F. *História dos Trabalhadores da Ford – São Bernardo do Campo 1981-2016*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

FICTHER, M. Modelando a estratégia Global. A Arena das redes globais de produção, Acordos Marco Globais e Redes Sindicais. *Global Labour Column*, n. 123, 2013. Disponível em: https://global-labour-university.org/fileadmin/GLU_Column/Port_papers/no_123_Fichter_Port.pdf.

FIORI, J. L. *Os Moedeiros Falsos*. Petrópolis: Vozes, 1997.

HUMPHREY, J. *Controle Capitalista e Luta Operária na Indústria Automobilística Brasileira*. Petrópolis: Vozes/Cebrap, 1982.

KREIN, J. D. *As tendências recentes na relação de emprego no Brasil: 1990-2005*. 2007. Tese (Doutorado em Economia Aplicada). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

JAKOBSEN, K. ¿Cómo puede enfrentar el sindicalismo a las empresas multinacionales? *Nueva Sociedad*, n. 211, p. 144-159, 2007.

LIMA, R. J. C.; DULCI, J. A. Trabalhando sem a Ford: política industrial e ação corporativa em São Bernardo do Campo. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 36, n. 107, 2021.

LINDEN, M. v. d. *Trabalhadores do Mundo – Ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

LIPIETZ, A. *Audácia – Uma Alternativa para o Século 21*. São Paulo: Editora Nobel, 1991.

MAGALHÃES, E. R. *Organização Internacional dos Trabalhadores Metalúrgicos na Mercedes-Benz do Brasil: perspectiva de contra hegemonia local-global*. 2013. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas, São Paulo, 2013.

NEGRO, A. L. *Linhas de Montagem*. São Paulo: Fapesp/Boitempo, 2004.

RAMIRO, Pedro. “Las multinacionales y la responsabilidad social corporativa: de la ética a la rentabilidad”. In: ZUBIZARRETA, Juan H. y RAMIRO, Pedro (eds.). *El negocio de la responsabilidad - Crítica de la responsabilidad Social Corporativa de las empresas transnacionales*. Barcelona: Icaria editorial, 2009.

RODRIGUES, Iram Jácome. Um laboratório das relações de trabalho: o ABC paulista nos anos 90. *Tempo Social; Rev. Sociol. USP*, S. Paulo, 14 (1): 137-157, maio de 2002.

_____. Relações de Trabalho no ABC paulista na década de 1990. In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. *Além da fábrica – trabalhadores, sindicatos e a nova questão social*. São Paulo: Boitempo, 2003.

SANTOS, B. S. *A Gramática do Tempo – para uma nova cultura política*. Porto: Edições Afrontamento, 2006.

SERVAIS, J. M. La Regulación Social Transnacional de las Empresas Multinacionales. *Lex Social. Revista Juridica de los Derechos Sociales*, v. 10, n. 2, 2020.

SILVER, B. J. *Forças do Trabalho – movimento de trabalhadores e globalização desde 1870*. São Paulo: Boitempo, 2005.

STEVIS, D.; BOSWELL, T. *Globalization and Labor: Democratizing Global Governance*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2008.

TARROW, S. *The New Transnational Activism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Vol. I. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

VÉRAS, R. *O ABC da Resistência – Quando Certos Personagens Resistem para Permanecer em Cena*. São Paulo: Publicação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 2001.

CAPÍTULO 2

RECURSOS DE PODER E O SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC: DA REDEMOCRATIZAÇÃO À TRANSIÇÃO JUSTA

ARIELLA SILVA ARAUJO

INTRODUÇÃO

Este capítulo tem como objetivo discutir os *recursos de poder* (SCHMALZ, 2017) que sindicatos, como o dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), sediado na grande região metropolitana de São Paulo, vêm mobilizando para lidar com os efeitos das mudanças introduzidas pela Indústria 4.0. A proposta é analisar a ação sindical do SMABC na Volkswagen do Brasil (VWB) e Mercedes-Benz do Brasil (MBB), ambas localizadas em São Bernardo do Campo. A escolha pelo SMABC e pelas duas empresas se faz por algumas razões. Pelo SMABC, devido à importância política como agente catalisador das inquietações dos trabalhadores e dos movimentos sociais contra a ditadura no Brasil e por ter se tornado o berço do sindicalismo da Central Única dos Trabalhadores (CUT). As empresas alemãs, pelo movimento de vanguarda que vêm representando no processo de digitalização de suas fábricas. Em comparação com outros setores (cf. MATUSCHEK, 2016), as produtoras de carros alemãs têm sido pioneiras na difusão do *big data* e de informações para projetar aplicativos específicos. Nas subsidiárias instaladas no Brasil, a Indústria 4.0 não é mais uma realidade distante. O avanço da automação e da digitalização (projetadas para 2035 de forma completa) encontram-se em maior ou menor grau na VWB e na MBB.

O interesse pelo movimento sindical surge diante da constatação da marginalidade dos sindicatos enquanto objeto de estudo nas pesquisas sobre Indústria 4.0. Com perspectiva de influenciar o mundo do trabalho (DÖRRE, 2018), a organização corporativa, a cultura gerencial das empresas, a

estrutura das cadeias de valor e a estrutura social, homólogos semânticos como Sociedade 4.0 e Trabalho 4.0 emergiram nos debates dentro e fora da academia como reflexo dessas tendências (MATUSCHEK, 2016). Pouco, no entanto, se discute sobre a necessidade e importância de um Sindicato 4.0 no “novo mundo do trabalho”, e isso nos leva a tecer duas considerações iniciais. Primeiro, grande parte dessa produção bibliográfica, com raras exceções, limita-se aos aspectos tecnológicos e muitas estão ligadas aos campos das engenharias (produção e mecânica) e das Tecnologias da Informação (TICs). Se, por um lado, essas investigações contribuem com o debate ao enfatizar os riscos e as oportunidades que a nova onda de racionalização pode oferecer – seja na esfera do emprego ou da competitividade global das empresas –, por outro, desconsideram, ou diminuem, a influência que agentes políticos, econômicos e sociais exercem na modelação desses processos considerados “técnicos”. Com isso, oferecem uma visão homogênea sobre os desenvolvimentos tecnológicos – visão desconstruída pelas teorias sobre convergências de sistemas de produção (BOYER et al., 1998; FREYSENENET et al., 1998; ARAUJO, 2018; 2019) – e pouco politizam o debate em torno de opções tecnológicas que sempre são questões sociotécnicas.

Segundo, quando os sindicatos não são ignorados, a literatura os enquadra dentro da perspectiva teórica da crise ou do declínio, abordagens que dominaram as discussões no final do século XX. São teorias que postulam a fragilidade das organizações sindicais para responder aos novos desafios e à perda de protagonismo político para direcionar uma agenda política e social mais ampla. Trabalhos mais pessimistas chegam a decretar implicitamente o fim da organização (TELEKOM, 2015), enquanto outros (BOCHUM, 2015; MATUSCHEK, 2016) sinalizam a falta de uma ação concreta dos sindicatos para evitar o risco do aumento da autoexploração e da pressão sobre os trabalhadores em uma espécie de Taylorismo 4.0.

O que se pode concluir de antemão é que essas abordagens, que hoje orientam grande parte das pesquisas sobre Indústria 4.0, ignoram as formas como os sindicatos reagiram ao longo da história às dinâmicas da racionalização econômica e produtiva. A passagem de formas de organização baseada nos ofícios para os sindicatos gerais (o “novo sindicalismo”) na Inglaterra (HOBSBAWM, 1984), por exemplo, prova que o fenômeno da “crise” além de não ser novo, demonstra a resiliência e a capacidade dos sindicatos de se reinventarem diante de situações adversas. A esse entendimento soma-se outro: grande parte das projeções desses trabalhos foi organizada em torno da realidade de países da Europa Ocidental, como Alema-

nha, e anglo-saxões, como Estados Unidos. As consequências da Indústria 4.0 e as estratégias de sindicatos latino-americanos, a título de exemplo, são pouco discutidas. Queremos dizer com isso que, apesar de uma visão eurocêntrica nesses estudos, é possível identificar tendências gerais que colocam novos desafios aos sindicatos do Norte e do Sul diante da interrelação dos processos, embora não se possa dizer que os efeitos serão os mesmos dado os diferentes estágios de desenvolvimento tecnológicos em que se encontram. Um exemplo da interrelação de processos é nas estimativas sobre o impacto da digitalização em postos de trabalho não industriais. Dito de outra forma, não serão apenas países em industrialização, com mão de obra intensiva, que sofrerão reveses. Os prognósticos apontam que a nova onda de racionalização afetará trabalhos com nível médio de qualificação (MATUSCHEK, 2015; HIRSCH-KREINSEN, 2015; SPATH et al., 2013) e principalmente aqueles ligados ao setor de serviços. Frey e Osborne (2013), ao compararem as funções existentes com as que poderão surgir até 2025 nos Estados Unidos, concluíram que 47% das profissões no setor industrial e de serviços (transporte e logística; produção, instalação e reparo; serviços, vendas e afins; escritório e suporte administrativo) estão sujeitas à informatização. Em estudos semelhantes, na Alemanha, a hipótese gira em torno de 59%, com pressão maior sobre as atividades administrativas (86%) (MATUSCHEK, 2015; BRZESKI & BURK, 2015). No Brasil (ALBUQUERQUE et al., 2019), a avaliação é de 54% das ocupações, segundo o Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (IPEA).

Em conjunto com esses dados, o recorte de gênero ganha contornos específicos quando se trata do avanço da digitalização em um setor reputado como feminino. Dados mundiais da Organização Internacional do Trabalho de 2015 mostram que metade das mulheres estavam localizadas no setor de serviços – Leste Asiático, 77%; América do Norte, 91,4%; Europa Ocidental, 86,2%; América Latina e Caribe, 80% –, logo, mais sujeitas ao desemprego tecnológico (ILO, 2016). E nessa geografia das ocupações, a maioria esteve empregada em subsetores considerados predominantemente femininos (atacado e varejo; hotéis e restaurantes; educação, saúde e cuidado social), com baixos salários e marcadamente informais. Com as expectativas em torno da criação de novas ocupações com a Indústria 4.0 e com as qualificações (BENEŠOVÁ; TUPAA, 2017) exigidas para preenchê-las, a desigualdade de gênero tende a se aprofundar. Grande parte dos diplomas expedidos nas áreas de TICs e engenharias (80 e 70%, respectivamente) estão concentrados entre os homens, ao passo que as mulheres

representavam (OECD, 2017) proporção maior nos cursos de humanas e artes (70% nos países da OCDE, e 60% no Brasil).

A desigualdade de gênero não se reflete apenas nas condições de acesso ao mercado de trabalho, na qualidade do emprego (na América Latina e no Caribe, as mulheres ganham 17% menos que os homens, mesmo quando mais escolarizadas) e conseqüentemente no nível de proteção social (51% na informalidade), mas tem forte relação com a permanência da divisão sexual do trabalho e de seus estereótipos. As características que a divisão sexual do trabalho possui (KERGOAT, 2009), com homens destinados à esfera produtiva (os “ganha-pão”) e as mulheres à esfera reprodutiva e, simultaneamente, a apreensão pelos homens das funções de forte valor social agregado, se manifestam nos dados colhidos pelo Dieese-Seade (2015a, 2015b, 2015c) em uma pesquisa realizada nas principais metrópoles do Brasil em 2015. A pesquisa divulgou que, em média, 70% das mulheres estiveram empregadas no setor de serviços (14% no trabalho doméstico e 9% na administração), com menor participação na indústria (12%) e na categoria metalúrgica (17,4%). Em 2018, a pesquisa, registrou na região metropolitana de São Paulo maior participação feminina no mercado de trabalho (54,2%, contra 70% dos homens) em ocupações no setor de serviço (71,7%) e menor na indústria (0,7%) (DIEESE-SEADE, 2019).

As discussões sobre divisão sexual do trabalho permearam parte das teorizações das implicações no movimento sindical. A feminização do setor de serviços e de atividades de colarinho branco foi percebida como uma divisão de gênero existente entre manufatura (predominantemente masculina) e serviços e as falhas decorrentes nas estratégias de organização e campanha que não levavam em consideração aspectos fora de questões “*bread-and-butter*” (salários e benefícios), como diferenças salariais, protagonismo feminino, assédio sexual, assistência infantil e outros assuntos de interesse das mulheres (CHRISTOPHERSON, 1989; CRAIN, 1994). Logo, a conclusão é que o futuro e o sucesso de um novo modelo de sindicalismo, pós-industrial, dependia em grande medida da sua capacidade de recrutamento e apoio desse setor feminino distribuído em atividades de colarinho branco e de serviços.

A despeito de elementos empíricos, sindicatos continuam ignorando as desigualdades e as normas sociais discriminatórias na qual as mulheres estão submetidas quando se percebe que a grande preocupação em torno da 4ª Revolução Industrial (4IR) está relacionada à conformação das tecnologias:

se fechada ao controle humano ou aberta à participação dos empregados e suas associações. No primeiro caso (BUTOLLO & ENGEL, 2015), isso significa reduzir o trabalho humano à realização de atividades que (ainda) não podem ser executadas por robôs; ao passo que no segundo, os sistemas digitais ofereceriam modelos descentralizados de decisão aos trabalhadores e abririam um potencial para a qualificação orientada para a vida. Entre uma aplicação unilateral por parte das empresas e outra socialmente compartilhada, voltada para o trabalho, os sindicatos têm atuado politicamente para garantir o segundo, mas não necessariamente com propostas concretas articuladas a gênero.

A ação política direcionada pelos sindicatos para agir na conformação das novas tecnologias pode ser identificada no uso do recurso *institucional* de poder para viabilizar a transição justa¹, pauta que ganhou holofotes desde que as discussões sobre 4IR apareceram. Sindicatos como o IG Metall e o SMABC, por exemplo, têm empregado esse recurso com o desejo de exercer alguma influência no *design* da organização do trabalho no nível da empresa e na esfera política através de políticas públicas voltadas para o setor industrial e para a qualificação orientada para a produtividade relacionada à idade, à capacidade de aprender ao longo da vida e ao gênero. O temor do desemprego em massa e a busca pela reconversão de empregos têm reforçado uma prática sindical voltada para estruturas de participação com os empresários e com os governos como saída à crise futura de empregos. A resposta a essa crise de empregos, e à perda de *poder estrutural* e *associativo*, tem sido associada à capacidade dos sindicatos de proporem políticas industriais e programas de requalificação e qualificação de trabalhadores ameaçados pelo desemprego tecnológico.

No entanto, o SMABC enfrenta desafios adicionais para efetivar proposições orientadas para a transição justa, em virtude de condições históricas muito adversas. Uma delas diz respeito aos efeitos da reforma trabalhista (Lei n. 13.467/2017) na ação coletiva (*poder associativo*) e na celebração de acordos coletivos (*poder institucional*). Através de mudanças em elementos

1. O termo “transição justa” surgiu em 1995 através de uma apresentação na *Comissão Conjunta Internacional sobre Qualidade da Água dos Grandes Lagos* do sindicalista e ativista Brian Kohler. Em sua fala, Kohler argumentou sobre a importância de se discutir uma transição justa para que os trabalhadores não pagassem o preço das mudanças nas formas de produção e consumo por razões ecológicas. Para além da questão ecológica, o termo tem sido empregado atualmente como sinônimo de compensação justa para trabalhadores e municípios afetados pelas perdas econômicas em função de mudanças na produção, como na Indústria 4.0 (UNRISD, 2018; CANDEIAS, 2011).

centrais da relação de emprego e da organização sindical², o objetivo da reforma é claramente enfraquecer o poder sindical e garantir maior liberdade aos patrões. Um dos poderes com probabilidade alta de ser enfraquecido com a reforma é o *estrutural*, devido à introdução, ou regulamentação, de formas atípicas de contrato de trabalho. As novas formas de contratação em vigor propiciam, ao mesmo tempo, o aumento da precarização em algumas das modalidades já existentes e a possibilidade de os empregadores despedirem e contratarem trabalhadores como prestadores de serviços/autônomos sem qualquer típico de vínculo empregatício, logo, dificultando a representação coletiva por parte dos sindicatos. A dificuldade de representação consequentemente impacta no *poder associativo* ao estimular a fragmentação de categorias por meio da terceirização e dos contratos atípicos. As mudanças na organização sindical constituem outro óbice à ação sindical e podem debilitar o *poder institucional* ao permitir o enfraquecimento da negociação coletiva enquanto instrumento que assegura proteção social com a adoção da prevalência do negociado sobre o legislado, que permite a negociação de acordos rebaixados e estimula os acordos individuais sem assistência do sindicato para quem ganha acima de R\$ 3.000,00.

Outro fator que deve ser mencionado é a estrutura da economia brasileira. Hoje, grande parte dela gira em torno do setor de serviços, que responde por 75,8% do PIB (NETO, 2019), e da indústria extrativista, com o agronegócio e suas *commodities* como carro-chefe, representando 25%. A indústria de transformação e de alta tecnologia, por outro lado, passou de 36% do PIB, em 1985, para 11,3%, em 2018 (WOLKE, 2019), indicando um real processo de desindustrialização precoce no Brasil. No interior desse quadro, a pesquisa conduzida pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI), como parte do projeto *Indústria 2027*³, apontou que apenas 1,6% das indústrias apresentam algum grau de digitalização. Produtoras de bens de capital (máquinas e equipamentos), da agroindústria e de automóveis são as que lideram o *ranking* de empresas que utilizam algum grau de tecnologia da Indústria 4.0 com o objetivo de ampliar a competitividade até 2027.

Somado aos fatores anteriormente mencionados, a ausência de um programa de governo estruturado para apoiar o desenvolvimento da Indústria 4.0 cria uma dificuldade a mais à ação do SMABC. Dispostos na plataforma In-

2. Sobre as modificações introduzidas pela reforma trabalhista de 2017, ver Krein (2018).

3. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/industria-2027/>.

dústria 4.0⁴, as propostas do governo federal, formuladas em conjunto com setores da burguesia industrial, apresentam medidas para estimular o desenvolvimento desse novo conceito no Brasil. Bastante criticado pelo SMABC, para eles o conjunto de proposições, além de ser vago, não garante o desenvolvimento do parque tecnológico no Brasil e muito menos a geração de empregos devido à falta de contrapartidas por parte das empresas. No que tange ao programa de qualificação sugerido, a crítica se coaduna com a dificuldade de proporcionar qualificação aos trabalhadores em um contexto de defasagem no sistema educacional marcado por baixos investimentos públicos e que vai se radicalizar com a aprovação da PEC 241/2016, que congela gastos em educação, ciência, tecnologia e inovação por 20 anos. O Brasil, portanto, coloca-se na contramão de um movimento internacional de valorização da educação e do treinamento da força de trabalho como fator primordial na corrida pela competitividade.

Feitas essas observações iniciais, estruturamos o texto em duas seções, levando em consideração os seguintes questionamentos: como os recursos de poder do SMABC têm se revertido, por exemplo, em negociações e acordos coletivos? Questões sensíveis ao sindicalismo do século XXI, como gênero e trabalho precário, têm feito parte do repertório de preocupações e negociações do SMABC? Como o estudo do SMABC pode ajudar nas formulações de um plano de ação voltado para os sindicatos do século XXI ou Sindicatos 4.0 para o segmento automotivo? A primeira seção mapeia os recursos de poder utilizados pelo SMABC ao longo dos anos 1980, 1990 e 2000, e aborda as reações do sindicato à introdução de elementos da Indústria 4.0 e as estratégias formuladas para garantir a transição justa. A segunda apresenta as propostas do sindicato em direção a um “Sindicato 4.0”.

A principal linha de argumentação do capítulo é que, a despeito das mudanças tecnológicas, os sindicatos continuam sendo agentes importantes no processo de modelação social de novas tecnologias, que não são unidirecionais e nem inexoráveis. E nesse processo de modelação, há agência por parte desses atores, as escolhas são estratégicas. No caso do SMABC, os diferentes contextos foram desenhando quais os recursos de poder deveriam ser mobilizados para lidar com situações adversas. O que apresentamos de antemão é que o recurso ao poder associativo foi decisivo em diversos momentos contenciosos nas negociações, tanto na VWB quanto na MBB, no que diz respeito à Indústria 4.0.

4. Disponível em: <http://www.industria40.gov.br/>.

OS ANOS 1980 E A LUTA PELA REDEMOCRATIZAÇÃO DO BRASIL

Ao aplicarmos o enquadramento dos recursos de poder à análise da ação sindical do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), nota-se que ao longo da história os recursos de poder (*estrutural, associativo, institucional e social*) foram sendo combinados e utilizados de diferentes maneiras, à medida que o sindicato foi sentindo sua necessidade. Concretamente, o SMABC é o segundo maior sindicato metalúrgico do país, atrás apenas do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e Mogi das Cruzes. Possui uma infraestrutura, recursos humanos e materiais consideráveis. Dispõe de departamento jurídico para assessoramento interno e externo aos sócios, de um centro de memória (Centro de Memória, Pesquisa e Informação – CEMPI) e dois centros de formação política-sindical e profissional próprios (Centro de Formação Celso Daniel e Escola Livre para Formação Integral Dona Lindu, respectivamente), departamento de saúde e meio ambiente (Departamento de Saúde do Trabalhador e Meio Ambiente – DSTMA) e uma subseção do departamento de estatísticas e estudos socioeconômicos (DIEESE).

Quando fundado, em 1933, o SMABC representava uma categoria ampla de trabalhadores, com pouca tradição sindical e tutelado pelo Estado. Atrelada a uma política de industrialização iniciada no governo de Getúlio Vargas, e aprofundada com Juscelino Kubitschek nos anos 1950, as montadoras, ao chegarem na região, transformaram o conhecido ABC paulista em importante polo industrial do país. Com a vinda das fabricantes de automóveis, houve um aumento da demanda por mão de obra intensiva dado o desenho das linhas de montagem seguindo o modelo taylorista. Um contingente expressivo de trabalhadores migrantes, provenientes de regiões rurais e urbanas, compuseram o cenário da classe trabalhadora do ABC. Grande parte dos recursos do SMABC, até meados dos anos 1960, esteve relacionado ao *poder estrutural*, devido ao elevado número de trabalhadores na base. Muitos possuíam um perfil jovem (18 a 30 anos) e de baixa escolarização e qualificação profissional. Devido às péssimas condições de trabalho nas fábricas, com jornadas extenuantes (às vezes 56 horas por semana), baixos salários e abundância na oferta de mão de obra, as greves e mobilizações desse período vincularam-se às questões salariais (RODRIGUES, 1990), justiça e dignidade no trabalho (CARDOSO, 2003). Não somente isso, mas nesse período já esboçavam ações para além de questões econômicas ime-

diatas, como a luta contra a carestia, pela encampação da refinaria de petróleo localizada em Capuava no contexto do movimento “o petróleo é nosso” e pelas reformas de base (agrária, educacional, fiscal, bancária e eleitoral).

Os poderes *estrutural* e *associativo*, entretanto, sofreram uma inflexão quando os militares deram o golpe de Estado em 1964. Alvo de sucessivas intervenções políticas, e perseguições dentro e fora das fábricas, os sindicalistas do SMABC tiveram que lidar ao mesmo tempo com a truculência e autoritarismo dos patrões e do governo. As sucessivas tentativas de asfixiar o movimento sindical não impediu que uma inquietação operária germinasse. As greves de Contagem e Osasco (o nosso Maio de 1968) abriram espaço para que um ciclo de protestos tomasse forma nos anos 1970 como expressão do clima de insatisfação que crescia, com salários congelados e inflação alta, em suma, o esgotamento do milagre econômico. Essas lutas, que desaguaram nas greves de 1978, 1979 e 1980 no ABC, alastraram-se pelo país e atingiram diversas categorias. Os trabalhadores demonstravam, ao mesmo tempo, disposição de luta para participar das greves e manifestações convocadas pelo SMABC e a existência de uma identidade coletiva que os mantinha unidos mesmo em um forte contexto de repressão e medo. Essa onda grevista marcou os rumos do sindicalismo no Brasil ao encabeçar uma luta política mais ampla contra o autoritarismo e pela redemocratização.

Ao reivindicarem a redemocratização do país, os metalúrgicos do ABC colocavam a luta em um outro patamar para além de reajustes salariais. Pleiteavam por democracia industrial também no interior das fábricas, por meio da implantação de delegados sindicais. O salto qualitativo na organização do movimento ocorreu quando uma velha aspiração toma forma: a defesa pelas Comissões de Fábrica. O SMABC constatou também a necessidade da criação de um partido político que rompesse com o bipartidarismo (MDB e Arena) imposto pelo regime militar e que representasse, de fato, os interesses das classes trabalhadoras em ascenso. Esse movimento preparou o terreno para o engajamento de trabalhadores e sindicalistas na criação do Partido dos Trabalhadores (PT) em 1980, na organização das primeiras comissões de fábrica nos anos 1980 (Ford em 1981, VWB em 1982, e MBB em 1984) e na criação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) em 1983.

Em virtude do contexto da época, é possível observar como o *poder associativo* foi sendo articulado ao *poder social*. Paulatinamente, o SMABC foi conquistando terreno no nível da empresa (com as comissões de fábrica), acima da empresa (com a CUT) e no nível social (com o PT). O SMABC é

um dos poucos sindicatos que dispõe da presença de comissões de fábrica em todos os locais de trabalho, sinalizando um elevado grau de democracia industrial. Junto com as comissões de fábrica, a presença do SMABC nota-se também com a sua participação na fundação do PT e na eleição de alguns sindicalistas para o parlamento nas primeiras disputas oficiais do partido em 1982. Desde então, o PT, e a inserção do SMABC, foram crescendo em todos os setores de representação política, especialmente na década de 1990 (TERRON & SOARES, 2010), quando conquistou prefeituras e governos estaduais e se tornou uma das quatro maiores bancadas da Câmara dos Deputados em 1994. O coroamento desse movimento veio com a chegada de Lula ao poder em 2002, e junto com ele uma série de sindicalistas oriundos, em sua grande maioria, do SMABC.

A aglutinação entre *poder associativo* e *poder social* não se refere apenas à conquista de comissões de fábrica, à CUT e ao PT. A força do *poder social* também se manifestou nesse período no envolvimento do sindicato com movimentos sociais contra carestia, em defesa da saúde, de associações de bairros e favelas, com a Juventude Operária Católica (JOC), com o movimento de mulheres (que influenciou os debates sobre desigualdade de gênero dentro do sindicato) e movimentos populares por moradia. Essa sinergia resultou na introdução de mecanismos de participação direta, como os Conselhos Populares, e a universalização de políticas públicas como Sistema Único de Saúde (SUS), que se concretizou em 1988. A cooperação com esses movimentos e outras organizações da sociedade civil permitiu que o SMABC generalizasse projetos políticos para a sociedade como um todo e o marcou como um *sindicalismo de movimento social* (MOODY, 1997), em virtude da nova forma de militância enraizada em movimentos populares.

O movimento aberto pela oposição ao autoritarismo, que ensejou uma crítica à estrutura sindical corporativa originária das relações industriais forjadas no Estado Novo de Getúlio Vargas, desaguou no que ficou conhecido como “novo sindicalismo”. Para muitos autores, esse momento histórico representou a tentativa de ruptura com o sindicalismo popular e assistencialista controlado desde a Era Vargas, ao defender, em oposição a esse modelo, a liberdade e autonomia sindicais (Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho), organização no local de trabalho, fim da unicidade sindical e liberdade de negociação coletiva, tudo isso dentro de uma perspectiva de classe.

A ação do SMABC, diga-se de passagem, não se limitou à esfera local/nacional. O embate contra a ditadura e a busca por apoio pelas comissões de fábrica fomentou coalizações através de alianças internacionais com diversos sindicalistas de outros países, como estadunidenses e alemães. Laços de cooperação e solidariedade estabelecidos ao longo dos anos 1970 e 1980 entre SMABC e representantes do IG Metall foram úteis para a troca de informações sobre as diferentes condições de trabalho, saúde e segurança existentes no Brasil, bem como para denunciar a participação da VWB e da MBB na ditadura e de práticas antissindicais e repressivas (ARAÚJO, 2019). Ao mesmo tempo, a ação local em conjunto com a internacional garantiu sucesso para o reconhecimento das comissões de fábrica na região do ABC que o sindicato representa e abriu uma estrutura de oportunidades de aprendizagem, especialmente com o IG Metall, nos anos 1990, momento em que o SMABC moderniza a sua prática sindical.

NEOLIBERALISMO E A AGENDA DE DEFESA DE EMPREGOS NOS ANOS 1990 E 2000

Os anos 1990, também conhecido como a década neoliberal, abriram um período de derrotas para o movimento sindical e operário brasileiro. A abertura econômica e a liberalização da economia, promovidas por Fernando Collor de Melo (1990-1992) – primeiro presidente eleito em eleições diretas após a ditadura – e posteriormente radicalizadas por Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), trouxeram mudanças profundas na economia (controle cambial e inflacionário às custas de níveis altos de desemprego, privatizações e baixo crescimento) e nas relações de trabalho (flexibilização e aumento da informalidade), com fortes impactos no setor automotivo. Sem mencionar que a relação com o movimento sindical foi menos tensa com Collor – que procurou integrar o sindicalismo em uma espécie de “pacto social” por meio das Câmaras Setoriais criadas pelo Programa de Política Industrial e Comércio Exterior – do que com Fernando Henrique Cardoso (FHC). Tamanha a intransigência e baixo diálogo de FHC com o movimento sindical que ele chegou a ser comparado a Margaret Thatcher.

Os poderes *estrutural* e *associativo* do SMABC durante os anos de FHC foram combatidos em virtude dos fatores mencionados e devido à redução dos postos de trabalho, do crescimento da informalidade, das reestruturações produtivas e da reespecialização industrial para áreas de *greenfield*.

Entre o começo dos anos 1990 e o seu fim, estima-se que o SMABC perdeu 25% dos postos de trabalho nas montadoras de automóveis como resultado da reespecialização e da guerra fiscal (JÜRGENS; KRZYWDZINSKI, 2016). Esses aspectos – que se reverteram nas condições de luta (defensivas) do SMABC e em baixas mobilizações – contribuíram para a crise de um modelo de sindicalismo e, ao mesmo tempo, proporcionaram a emergência de uma nova relação pactuada entre capital e trabalho. Se, por um lado, as empresas demandavam competitividade através do barateamento dos custos de produção, por outro, o SMABC queria manter os empregos em suas fábricas e na região. O tema da defesa do emprego e de pautas relacionadas à discussão de políticas públicas mais amplas passou a ser central na estratégia do SMABC, com influência no sindicalismo brasileiro como um todo (RODRIGUES & RAMALHO, 2007).

Esses condicionantes levaram o SMABC a um período de aprendizagem (RODRIGUES & MARTINS, 1999) e à modernização da sua ação sindical. O sindicato recorreu ao *poder institucional*, sem abandonar o *associativo*, em diferentes frentes de atuação. No nível da empresa, com a proposta de reduzir o número de greves e pela busca da negociação, voltou-se para o fortalecimento da organização no local de trabalho – por intermédio dos Comitês Sindicais de Empresa (CSE) – como mecanismo para garantir a pressão cotidiana e a negociação constante. Com essa tática, o sindicato sinalizava aos empresários uma mudança da prática (conflitiva) dos anos 1980 e aos trabalhadores, a partir da sua presença dentro das fábricas, a lógica do poder compartilhado (entrevista 1, representante sindical SMABC/VWB⁵). Na esfera política mais ampla, propôs alternativas para recuperar o mercado e o emprego na região. São exemplos de ações em espaços institucionais, e do papel do sindicato como indutor de políticas públicas, voltadas para o desenvolvimento local e regional as experiências da Câmara Setorial da Indústria Automobilística (1992), o Consórcio Intermunicipal de Prefeituras (reunindo os prefeitos dos sete municípios do ABC), o Fórum da Cidadania (aglutinou cerca de 100 instituições da sociedade civil) e a Câmara Regional do ABC em 1997 (discutiu temas relacionados à região, como a forma como as pessoas vivem, meio ambiente, saúde, educação, política de investimentos, criação de polos tecnológicos).

O deslocamento da ação conflitiva para uma voltada à parceria com os empregadores e com o Estado tinha um objetivo muito claro: a participação

5. Entrevista realizada em 27 de outubro de 2015.

em discussões sobre investimentos e planejamentos estratégicos nas empresas e na região. No caso das empresas, com essa estratégia e no uso do *poder institucional*, o SMABC esperava manter os empregos nas fábricas e induzir seus desenvolvimentos futuros. Em troca, concordou em negociar temas antes intocáveis (salários e benefícios) e outros novos (Participação nos Lucros e Resultados – PLR, flexibilização da jornada, organização e gestão do trabalho e a defesa do emprego). Graças ao entendimento sobre a modernização das práticas sindicais, representantes do SMABC se viram obrigados a se qualificar para lidar com o novo cenário de mudanças, sobretudo tecnológicas, e com as novas discussões provenientes delas para intervir no âmbito da empresa e na esfera dos governos de forma efetiva.

Concernente à VWB e MBB, a mobilização do *poder institucional* operadas através da parceria social com os empregadores resultou em diversos acordos por garantia de produção, investimento e manutenção dos empregos. Muitos envolveram concessões nos temas negociados (como reestruturação industrial, organização do trabalho, flexibilização das relações trabalhistas, redução da jornada de trabalho com redução salarial etc.) para evitar despedimentos arbitrários e encolhimento da base. No entanto, em diversos momentos, muitos dos acordos foram descumpridos, gerando ações judiciais, e os empregos “garantidos”, ajustados e enxugados (69% na VWB e 49% na MBB) implicitamente através de mecanismos como Plano de Demissão Voluntária (PDV) e *lay-offs*. Longe de ser episódico, essa passou a ser realidade do SMABC ao longo dos anos 1990 e parte de 2000, que agiu para tentar compensar as perdas de postos de trabalho em virtude de fechamento de plantas, deslocalização de produção e automação das fábricas. Comparando as ações nas duas empresas, os desdobramentos foram muito mais agressivos em termos de despedimentos e introdução de flexibilização na MBB do que na VWB, e isso pode ser explicado pela crescente incorporação de valores *shareholders* no grupo Daimler ao longo dos anos 1990 (ARAUJO, 2019).

Os desdobramentos de eventos dessa natureza indicam que a sobrevivência do sindicato e da sua base de trabalhadores (RODRIGUES, 1997) passou a ser interpretada em função do futuro e da manutenção das fábricas na região, mesmo que para isso tivessem que concordar com algum nível de automação. Em 1987, o SMABC representava 203.111 trabalhadores, ao passo que em 2018 registrou 70.078 filiados, uma redução de 65,5% da base. Do total de filiados em 2018, 23.720 pertenciam às montadoras de automóveis (33,84%), com a grande parte concentrada na VWB e MBB (69,24%).

Em 2019, o número de filiados arrolados foi 68.963 (DIEESE, 2019), com 22.836 localizados nas montadoras. A redução de associados de um ano para o outro deve-se em parte ao fechamento da Ford, que representou uma perda de 4,5 mil empregos diretos e indiretos.

A dimensão internacional conferiu um incremento ao *poder institucional* do SMABC. O entendimento entre sindicalistas de todo o mundo sobre a imprescindibilidade de fortalecer a aliança internacional para enfrentar a internacionalização e o excesso de poder das multinacionais, que agem através de práticas de pressão corporativa (*whipsawing*⁶), fortaleceu o intercâmbio entre países para troca de experiências comuns e manifestações de solidariedade. Entre o SMABC e o IG Metall ocorreu quase como um “processo natural”, dado o histórico de solidariedade firmado na época da ditadura. O estreitamento de relações antigas propiciou uma aprendizagem organizacional e de experiências de sucesso colocadas em prática na Alemanha que se traduziu em acordos de garantia de produção e emprego local, instrumentos de flexibilidade inspirados no *Kurzarbeit* como o PPE, jornadas reduzidas (semana de 4 dias), entre outros, na VWB e MBB.

Outra experiência que produziu resultados positivos para a ação local do SMABC foi a criação e institucionalização dos Comitês Mundiais de Trabalhadores (CMTs), voltados para informação e consulta entre representantes dos trabalhadores e direção mundial das empresas. Para países que não possuem o direito de codeterminação, como a Alemanha, o acesso à informação sobre os planos e decisões de investimento da empresa confere margem de ação aos sindicatos locais. Sindicalistas do SMABC relataram como as informações obtidas via CMT na VWB e MBB foram úteis em diversos momentos contenciosos para a busca de saída em contextos de crises, inclusive contra práticas de *whipsawing* corporativo. Para evitar deslocalização de produção (Pernambuco e Juiz de Fora) e fechamento de fábricas (VWB), o SMABC agiu propondo produtos (Fox, Caminhões), reconversão de fábricas (de fabricante de carro de passeio para caminhões, no caso da MBB de Juiz de Fora), novos negócios e a busca de outros mercados para solucionar problemas domésticos e manter a competitividade

6. “Usou-se estratégia corporativa de pressão no lugar do termo em inglês *whipsawing*, que apareceu pela primeira vez em 1980 como referência a uma prática social identificada com os sindicatos, em vez das empresas (Heery e Noon, 2008), para tentar extrair concessões dos empregadores. Essa estratégia passou a ser explorada pelas gerências nos anos 1990 para obter concessões visando o rebaixamento salarial através de ameaças como deslocalização de fábricas ou desinvestimentos em produtos” (ARAÚJO, 2021, p. 17).

das empresas. Os CMTs atuaram também como importantes instrumentos de pressão para forçar a reabertura de negociações no plano local e contra despedimentos arbitrários, como aconteceu em 2015 na MBB.

Essa cooperação também resultou na celebração de 6 Acordos Coletivos Transnacionais (ACTs) no Grupo Volkswagen e 2 Acordos Marco Internacionais (AMIs) na Daimler AG, e revelam a capacidade dos sindicatos de exercerem ação no nível transnacional por regulação de padrões sociais e trabalhistas mínimos (Quadros 2.1 e 2.2).

Quadro 2.1. Acordos Internacionais do Grupo Volkswagen

ACTs ou “Cartas”	Ano	Objetivo
Carta Social	2002	Aplica os princípios da OIT aos trabalhadores e fornecedores o grupo Volkswagen.
Saúde e Segurança	2004	Previne riscos à saúde e segurança.
Sustentabilidade, relação com os fornecedores	2006	Prescreve padrões corporativos para os parceiros fornecedores.
Carta sobre Relações de Trabalho	2009	Compromete-se em estabelecer estruturas de codeterminação aos empregados.
Revisão da Carta Social	2012	Revisa a cláusula sobre remuneração e benefícios em países onde não há negociação coletiva.
Carta do Trabalho Temporário	2012	Compromete-se em oferecer o mesmo salário e direitos aos trabalhadores temporários.
Carta de Formação Profissional	2015	Compromete-se em assegurar condições adequadas aos aprendizes.

Fonte: Araujo (2019, p. 317) baseado em Withall et al. (2017).

Quadro 2.2. Acordos Marco Globais da Daimler AG

AMI	Ano	Objetivo
Princípios de Responsabilidade Corporativa	2002	Aplica os 10 princípios do Pacto Global da ONU, baseado nas convenções da OIT, aos trabalhadores e fornecedores da Daimler AG.
Saúde e Segurança	2006	Dispõe sobre prevenção e melhoria contínua das condições de trabalho.

Fonte: Elaboração própria.

Esses instrumentos foram incorporados em negociações locais do SMABC na VWB e MBB, e em outras empresas através da inclusão de cláusulas

sociais que ampliam direitos trabalhistas como estabilidade para elegíveis à aposentadoria e para acidentados no trabalho; auxílio creche; igualdade de oportunidades (mesmo trabalho, mesmo salário) contra discriminação racial e trabalho infantil. O SMABC também exerceu influência na elaboração desses arcabouços legais ao introduzir o tema da corresponsabilização em contratos com empresas terceirizadas, um feito que diretores da Daimler atribuem ao sindicato (entrevista 1, representante Recursos Humanos Daimler Alemanha⁷). Posteriormente, o SMABC, em conjunto com outros sindicatos, criou os Comitês Nacionais, com proposta similar e inspirado no CMT, com o objetivo de diminuir as tensões entre os representantes de trabalhadores de diferentes unidades de produção e amenizar as divergências ideológicas entre sindicatos e centrais. Esse instrumento proporcionou celebração de acordos e mobilizações conjuntas mesmo entre sindicatos de diferentes matrizes.

A INDÚSTRIA 4.0 E A PAUTA DA TRANSIÇÃO JUSTA NA DÉCADA DE 2010

A correlação de forças negativas enfrentada pelo SMABC nos anos 1990, durante a gestão de FHC, em algum sentido mudou nos governos de Lula e, em menor grau, no de Dilma Rousseff. A relação próxima entre o SMABC e o PT permitiu um avanço nas pautas sindicais e sociais. Greves ofensivas, reajuste do salário mínimo acima da inflação, crescimento de empregos formais, fortalecimento da representação no local de trabalho, expansão de crédito, políticas sociais, entre outros, fizeram parte dos governos do PT. Essa ligação política do movimento sindical com o partido consolidou um padrão de ação sindical (RODRIGUES & RAMALHO, 2018), que busca garantir os interesses específicos da sua base de trabalhadores e a vocalização de demandas mais gerais da cidade e da região. Tal composição favoreceu a revitalização do *poder associativo e institucional* do SMABC, que se materializou em políticas públicas e em acordos coletivos com ganhos reais para os trabalhadores e para as empresas. Pelo viés dos trabalhadores, os acordos reverteram-se em reajustes acima da inflação, novas contratações, estabilidade de emprego, PLR superior, entre outros. Para as empresas, por

7. Entrevista realizada em 30 de outubro de 2016.

meio de políticas industriais/setoriais, vendas e lucros recorde, mesmo em uma conjuntura de crise internacional como em 2008.

A revitalização da capacidade de intervenção e influência do SMABC pode ser exemplificada com a proposição do Inovar-Auto. Similar à Câmara Setorial Automotiva, o programa veio em substituição ao antigo regime automotivo válido até 1999 e como reação ao crescimento da importação de carros de luxo no Brasil (de 5%, em 2003, para 24% em 2011). Visto como medida protecionista (BICEV, 2019) dos interesses dos sindicatos (garantir investimentos e empregos) e das montadoras que produzem no país (assegurar a posição do mercado e altas taxas de lucro), o Inovar-Auto foi sancionado em 2012 no interior do programa federal Plano Brasil Maior. Seu propósito era promover a difusão do carro popular ao torná-lo mais barato e fortalecer a cadeia produtiva por meio de incentivos fiscais (isenções tributárias aos produtores de veículos que garantiam ao menos 65% de conteúdo regional local na montagem) e expansão de créditos. Como contrapartida, o governo federal exigiu das fabricantes e importadoras de veículos investimentos em pesquisa, desenvolvimento, engenharia e tecnologia, participação em programa de etiquetagem veicular e o estabelecimento de metas de melhoria nos padrões de consumo e emissões dos veículos.

Apesar de controverso entre pesquisadores (STURGEON et al., 2016), os efeitos do Inovar-Auto sobre o adensamento da cadeia produtiva e geração de empregos é quase uma unanimidade entre sindicalistas. O programa foi responsável pela abertura de novas unidades no Brasil, entre elas, uma fábrica de carros de passeio da MBB em Iracemápolis, no interior de São Paulo. Posteriormente, a MBB utilizou recursos do programa para investir em um campo de provas de veículos comerciais para os caminhões e ônibus desenvolvidos no Brasil e no hemisfério sul. De acordo com o próprio presidente da MBB, Philipp Schiemer, esses investimentos só foram possíveis mediante a política de incentivos fiscais, pesquisa e desenvolvimento do regime automotivo Inovar-Auto (KUTNEY, 2018).

No entanto, uma série de eventos que começaram com as mobilizações de 2013 deram sinais do esgotamento de um ciclo de crescimento e de redução da pobreza no Brasil. A queda da atividade econômica, a retomada de medidas neoliberais no início do segundo governo Dilma e o golpe parlamentar de 2016 são acontecimentos históricos que chamam atenção para a natureza do *poder associativo e institucional* que, embora permanentes e estáveis, mudam de acordo com as condições econômicas e com a posi-

ção do capital (SCHMALZ, 2017). Se as políticas neoliberais dos anos 1990 testemunharam uma agenda sindical mais defensiva e o arrefecimento do *poder associativo e institucional*, com os sindicatos priorizando o local de trabalho (MELLEIROS & STEINHILBER, 2016) como arena de negociação, a resposta dada pelo PT com o neodesenvolvimentismo⁸, sobretudo entre 2006 e 2010 (KREIN & DIAS, 2017), por outro lado, conferiu uma guinada na ação sindical com medidas mais propositivas por conquistas de direitos e ganhos salariais reais. O baixo desemprego e as políticas sociais do período favoreceram a retomada da atividade grevista e a renovação do *poder institucional e associativo*. A ascensão da (extrema) direita no Brasil, o início de um período de reformas no governo de Michel Temer e a eleição de Jair Bolsonaro mais uma vez colocam o movimento sindical na defensiva. Reformas, a ausência de uma política industrial e a perda da capacidade de influenciar políticas públicas mais amplas e voltadas para o setor conferem desafios adicionais ao SMABC no que toca à defesa da transição justa frente aos desafios colocados pela 4IR.

O fim do Inovar-Auto em 2017 e a substituição pelo Rota 2030 em 2018 pode ser citado como um exemplo do enfraquecimento do *poder institucional* do SMABC. De dez emendas apresentadas pelo sindicato, apenas duas foram incorporadas ao projeto final. Para alguns analistas (BICEV, 2019), a reduzida capacidade de interferência do sindicato no projeto pode ser explicada pela sua participação tardia nas negociações. Para nós, como mencionado, indica uma erosão do *poder institucional*, dada a resistência do governo e dos empresários em aceitar a participação do sindicato nas negociações. A ameaça ao *poder estrutural* também é evidente, haja vista que o novo programa não se compromete com a geração de novos empregos e ainda incentivava a automação de linhas de produção e a eliminação de postos de trabalho. O sindicato conseguiu retirar do texto o termo “automação do processo de manufatura”. O cenário de incertezas acentuou-se com os anúncios de Jair Bolsonaro sobre não viabilizar uma política setorial, o que pode tornar o projeto ainda mais fraco do ponto de vista da garantia de empregos e da geração de novos, da indústria nacional e incentivos em pesquisa e desenvolvimento.

Os efeitos da reforma trabalhista, por outro lado, indicam a força política e a resiliência do *poder estrutural e associativo* do SMABC, que se traduziram no impedimento da inclusão de itens da nova lei nos acordos coletivos.

8. Sobre neodesenvolvimentos, consultar Boito (2012).

Prova dessa resistência ocorreu com as negociações iniciadas em maio de 2018 na MBB. Com a recusa por parte da empresa em renovar temas colocados no último acordo (2016-2018) – que barraram aspectos da reforma trabalhista, como a terceirização de atividades-fim e garantia de estabilidade aos trabalhadores acidentados –, o SMABC e os trabalhadores responderam com greves e passeatas para reabrir o processo de negociação com a empresa. Não obstante a negociação passasse por reajuste salarial e PLR, a cláusula social de salvaguarda da reforma trabalhista era a principal defesa do SMABC. Depois de 10 dias de mobilizações, o acordo apresentado pelo sindicato foi aprovado e os itens que bloqueavam a reforma trabalhista, renovados. Na VWB, os elementos da reforma não foram incluídos em razão de os acordos serem de longo prazo (2012-2021). A “boa e madura relação” entre sindicato-empresa foi outro fator explicativo dado por representantes da empresa e do sindicato entrevistados pela não adoção da reforma nos acordos, que poderiam ser aditados.

Além dos acordos de longo prazo e a inclusão de cláusulas de barreira contra a reforma trabalhista, líderes sindicais atribuem o sucesso a dois motivos. Primeiro, devido à sua forte capacidade de mobilização (*poder associativo*), que para eles, em um contexto de baixo crescimento, induz os empresários a evitarem mais perdas econômicas como consequência de greves e paralisações. O segundo tem relação com preocupações regulatórias. A insegurança jurídica acerca da implementação das novas disposições da reforma levaria as empresas a agirem com cautela. Mas à medida que essas pendências vão sendo resolvidas, a tendência é dos “dentes dessas empresas se afiarem um pouco mais” (entrevista 2, representante do SMABC/VWB⁹).

O ano de 2019 colocou à prova essas duas teses e, mais ainda, a capacidade de ação coletiva e de proposição do SMABC. Na MBB, o teste iniciou-se em junho de 2020, quando a empresa oficializou o fechamento de quatro áreas afetadas pela introdução de novos conceitos da Indústria 4.0: estamperia e áreas relacionadas; ferramentaria ligada à estamperia; oficina mecânica; e a terceirização da produção de eixos e agregados. Após o anúncio da empresa, o SMABC aprovou a adesão à paralisação de 14 de junho pela manutenção dos empregos, por um processo de negociação por garantia de empregos e pela defesa da Previdência Social. Em seguida, organizou debates e assembleias com os trabalhadores nas áreas envolvidas e reuniões

9. Entrevista realizada no dia 23 de outubro de 2019.

com o CMT, na Alemanha, para levantamento de informações importantes para o processo de negociação local. Como alternativa aos fechamentos das áreas, o SMABC propôs a confecção de partes dos motores da nova geração de caminhões Euro 6. O acordo negociado foi aprovado e, com ele, a vinda de novos produtos e investimentos para readequação de setores para a fabricação de componentes como a camisa, manga e semieixo do Euro 6. A garantia de investimentos e produtos permitiu a manutenção dos 300 postos ameaçados para novas áreas criadas e a ampliação de 200 vagas.

A preservação de postos de trabalho e a transição justa desses trabalhadores é resultado do *poder associativo* na conjuntura de 2019 e, sobretudo, do *institucional* em 2013, quando o SMABC firmou o acordo em 2014, antecipando as transformações da Indústria 4.0 na fábrica. Em cooperação com os alemães do IG Metall, os brasileiros aprenderam com as experiências em curso na Alemanha e, a partir disso, procuraram garantir novos produtos e investimentos para minimizar os efeitos nos empregos e influenciar o *design* das novas ocupações:

“Em 2013, já começamos a conversa sobre Indústria 4.0, na verdade 2012/2013 em um processo que se iniciou com a questão de ter ou não novos produtos na planta de São Bernardo. Fizemos esse processo de negociação em 2013. Em 2014, nós votamos o acordo. Foi um ano e meio de conversa com os companheiros da Alemanha, do IG Metall, que nos davam aportes sobre o assunto, porque a Indústria 4.0 era algo muito recente ainda e aí nós meio que estudamos o assunto e, ao mesmo tempo, já praticamos na negociação com a Mercedes” (entrevista 3, representante do SMABC/MBB/CNM-CUT¹⁰).

As interlocuções e negociações no plano local e internacional garantiram no acordo de 2012, renovado em 2014, a sobrevivência da fábrica mais antiga (1956) no Brasil (considerada uma fábrica problema e obsoleta) com o recebimento dos maiores volumes de investimentos (500 milhões entre 2015-2018) para revitalizar antigas linhas de produção, implementar novas (montagem final de caminhões) com os conceitos da Indústria 4.0, e abrir uma nova fábrica de cabines totalmente conectada e com recursos de

10. Entrevista realizada em 06 de novembro de 2019.

realidade virtual, internet das coisas, armazenamento de dados na nuvem, inteligência artificial e *big data*.

Na VWB, a reconversão da força de trabalho para garantir a transição justa ocorreu de outra forma, dada que a introdução de elementos da Indústria 4.0 ainda é baixa, segundo sindicalistas entrevistados. Há a presença de informatização na fase de pré-produção, ou seja, no desenvolvimento do veículo, na simulação da produção e em avaliação ergonômica, que permitiu uma redução do tempo de implantação de uma linha em 25% (FERRAZ, 2019), e em nove meses no desenvolvimento de protótipos. A redução do tempo de criação do New Urban Coupé (modelo 100% brasileiro) em quase 1 ano é exemplo da implementação de novos conceitos e resultado dos acordos produzidos para garantir mais autonomia e regionalização na elaboração de modelos com potencial de exportação. Esses empenhos asseguraram novas contratações (100) para as áreas de Engenharia e Design, que se somaram às 850 existentes, e em 400 novas para as linhas de montagem.

A despeito dos avanços da Indústria 4.0 em algumas áreas na fábrica, para representantes dos trabalhadores o que está em curso é o *aprofundamento da automação* em outras, como o que ocorreu com a vinda da nova plataforma mundial (MQB)¹¹. Para operar a MQB, novos investimentos foram necessários em áreas antigas da estamparia, armação, pintura e montagem final, ou seja, mais automatização, que ocorreu sob duas vias: em áreas já bastante robotizadas e em outras com pouca automatização. No primeiro caso, a acentuação da automatização ocorreu na estamparia e na pintura, que tiveram impactos indiretos nos trabalhos: na estamparia, com a aquisição de um conjunto novo de prensas (PXL), houve a eliminação de atividade de alimentação e retirada de peças; e na pintura, de trabalhadores que lidam com a customização. Já a automatização em áreas com baixo índice ocorreu principalmente na armação de carroceria, que eliminou significativamente trabalhadores para abrigar a produção dos novos modelos (Virtus e Polo)¹². Como alternativa ao desemprego e para manter as ocupações,

11. “Tem uma coisa importante nessa questão da automação, ela não é ligada simplesmente à Indústria 4.0, mas é à implantação das plataformas globais. Com a plataforma global, você acaba puxando aqui um monte de outras tecnologias que vêm junto. Não vem tudo, que muita coisa é mais cara, aí encarece mais ainda o produto, mas você traz muita coisa com plataforma” (entrevista 2, com representante do SMABC/VWB, realizada no dia 23 de outubro de 2019).

12. A plataforma MQB foi a saída negociada pelo SMABC para garantir novos investimentos (Polo e Virtus) e a sobrevivência da fábrica na região – já que praticamente metade da produção deixaria de existir com o fim do Gol geração 4 e da Kombi – em troca de programas de reestruturação para adequar a mão de obra nas novas linhas, mais enxutas.

o SMABC e a representação interna de trabalhadores propuseram desterceirizações (*insourcings*) de áreas para reacomodar esse pessoal. Acordada com a empresa, a proposta foi incorporada em termo aditivo em 2015¹³ e 800 demissões foram revertidas.

A ferramentaria, da mesma forma, foi alvo de automatização, mas com inserção de alguns elementos da Indústria 4.0. No final de 2011, o sindicato organizou assembleias com os trabalhadores para discutir estratégias de investimento na fábrica. Em março de 2012, viajaram para Wolfsburg a fim de debater soluções para torná-la competitiva e preparada para receber novos modelos. A intenção com a viagem era obter igualmente subsídios para o Arranjo Produtivo Local (APL)¹⁴, de modo a impulsionar o setor na região, que tem um papel bastante estratégico na base e na indústria nacional. Posteriormente, essas medidas se reverteram na incorporação de propostas no Inovar-Auto para fortalecer a ferramentaria no ABC paulista.

Como decorrência desses arranjos, o sindicato e a direção mundial da empresa celebraram acordo em 2012, o qual destinava R\$ 65 milhões para a aquisição de máquinas e qualificação de trabalhadores para desenvolver novos conhecimentos/habilidades e trocar informações com a matriz. Com a alocação desse dinheiro em máquinas novas e na inauguração de uma célula de aprendizagem na ferramentaria, depois de 11 anos sem nenhuma nova admissão, profissionais foram contratados (6 aprendizes do SENAI por semestre), mais jovens e escolarizados (curstando universidade) nos parâmetros das novas tecnologias, e os antigos foram requalificados dentro de um limite de 475 empregados efetivos. Outro volume de investimentos foi recebido em 2018 (R\$ 30 milhões) e propiciou a inauguração de dois centros de usinagem e a instalação de um terceiro equipamento para estampar peças de grande porte ainda em curso. As medidas adotadas garantiram a manutenção, a não terciarização e novos empregos na ferramentaria

13. Foram desterceirizadas 520 vagas distribuídas nas seguintes áreas: movimentação nos pátios de veículos 0 km (132 vagas atendidas pela Tegma); Standprogramm (46); movimento no pátio de veículos 0 km (244 empregados, prestada pela Julio Simões); operações de peças e acessórios (17); mensageria (13); lavagem de ferramentas (10); chaveiro (3); administração de frota (13); e atividades de motorista (42).

14. A ALP foi um movimento iniciado em 2011, liderado pelo SMABC, em associação com pequenas e médias ferramentarias, prefeituras do ABC e entidades patronais para impulsionar a competitividade do setor de moldes e ferramentas da região contra as importações de peças e ferramentas.

AS PROPOSTAS DO SMABC PARA UM “SINDICALISMO 4.0”

Ainda que não seja possível aferir os efeitos diretos da reforma trabalhista, da (ausência de) política industrial e econômica em novos acordos, os exemplos das negociações na VWB e MBB indicam a força do poder *associativo* (decisivo em diversas situações) e *institucional* do SMABC no nível da empresa e, em alguma medida, no nível político. São fatores que têm influenciado sobremaneira o desenvolvimento da Indústria 4.0 na região e no país, e por isso não podem ser ignorados. Sob essa perspectiva, os representantes dos trabalhadores têm buscado saídas para implementar a transição justa e administrar as implicações do desemprego tecnológico, conseguindo assim a abertura de novas estruturas de oportunidade para renovação da ação e organização sindical do SMABC.

Uma estrutura aberta e ligada à reforma trabalhista vincula-se ao fim do financiamento sindical e à oportunidade de levar a cabo a organização e reorganização sindicais para diminuir a concorrência, aumentar o número de filiados ao atingir categorias não sindicalizadas e fortalecer a representação no local de trabalho. Como o fim do imposto representou uma queda de 90% na arrecadação total (R\$ 3,64 bilhões, em 2017, para R\$ 500 milhões em 2018), muitos sindicatos têm considerado a “estratégia da fusão”, defendida por parte do movimento há muito tempo. O SMABC é um dos apoiadores das fusões, mas não como resistência ao estrangulamento financeiro – embora sua receita também tenha sido reduzida no primeiro ano de reforma¹⁵ (R\$ 5,94 milhões para R\$ 46 mil) – e nem apenas como incremento da densidade sindical. A proposta em discussão, e aprovada no congresso dos metalúrgicos do ABC, dos químicos e da CUT, é constituir os sindicatos por macrossetor, que no caso do SMABC significa reunir químicos, eletricitários, vestuário, construção civil e alimentação. Para além desses aspectos, a potencialidade da fusão consiste no aumento da capacidade de mobilização e, portanto, no *poder estrutural* e *associativo*. A ênfase na ação coletiva se sobressai nos discursos dos sindicalistas quando eles contrastam essa lógica com a tática de sobrevivência financeira defendida por sindicatos menores, o que não seria o caso do SMABC:

15. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estado-contenido/2019/03/05/sindicatos-perdem-90-da-contribuicao-sindical-no-1-ano-da-reforma-trabalhista.htm>.

“Grande parte da contribuição desse sindicato (SMABC) vem de associado, então ainda não está no desespero por conta da contribuição sindical. Você pega outro maior, como os químicos, nós não precisaríamos pensar em absorver os pequenos. *Mas isso tem a ver com a representação*, tem a ver com você juntar mais pessoas. *Você fazer enfrentamentos coletivos*. Por que a nossa data-base é em um período, a dos químicos é em outro, a dos têxteis em outro, a dos gráficos em outro? Por que a gente não faz tudo junto? Você cria um pandemônio. Tem a ver com isso, aquela coisa ‘trabalhadores do mundo, uni-vos’, não sei, mas a gente não entendeu isso ainda” (entrevista 4, representante da VWB e do SMABC¹⁶).

A mobilização, inclusive, como instrumento para forjar objetivos comuns e unir forças, encontra expressão nas políticas de construção de redes sindicais/comitês nacionais entre o SMABC e a Confederação Nacional da Indústria Metalúrgica filiada à CUT (CNM/CUT), como uma forma de contornar os efeitos da fragmentação promovida pela estrutura sindical. O advento da Indústria 4.0 só reforçou a imprescindibilidade das fusões para fortalecer o *poder estrutural e associativo* como recurso para enfrentar práticas abusivas e negociações desfavoráveis

Ligada à reestruturação e à capacidade de mobilização, outra oportunidade aberta com a organização passa pela dimensão da representação. Com as reestruturações e o encolhimento da base tradicional, as discussões sobre representação dos empregados de colarinho branco têm ganhado atenção especial, principalmente depois que a sobrevivência do SMABC e da sua base de trabalhadores (RODRIGUES, 1997) passou a ser interpretada em função do futuro e da manutenção das fábricas na região, mesmo que para isso tivessem que concordar com algum nível de automação. Em 1987, o SMABC representava 203.111 trabalhadores, ao passo que em 2018 registrou 70.078 filiados, uma redução de 65,5% da base. Do total de filiados em 2018, 23.720 pertenciam às montadoras de automóveis (33,84%), com a grande parte concentrada da VWB e MBB (69,24%). Segundo levantamento feito através da RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) entre 2003-2018, a probabilidade de eliminação das atuais ocupações produtivas nas grandes montadoras do ABC é de 59% (mais ou menos 5.000 postos de trabalho), ao passo que esses mesmos indicadores evidenciaram aumento

16. Entrevista realizada no dia 03 de dezembro de 2019.

de empregos não-manuais de 35% para 42%. Levantamentos dessa natureza acentuam a necessidade do SMABC de se voltar para essa base de trabalhadores, que tende a se expandir em decorrência de novas ocupações criadas com a Indústria 4.0, mas com um perfil diferenciado: mais feminina e jovem (geração Z). Os dados da RAIS indicam aumento do número de mulheres (13%) em funções não-manuais e em cargos de chefia (120% a 540%), em contraposição às funções produtivas que pouco cresceram (22%) ou até mesmo diminuíram (7,2%) em algumas situações. Em termos de remuneração, a desigualdade de gênero permanece e pouca é a presença feminina em cargos de chefia.

Consciente desses diagnósticos, o SMABC identifica a dificuldade em recrutar e organizar os trabalhadores de colarinho branco de forma geral, e em particular as mulheres. Para eles, isso se deve a inúmeros fatores, desde a não-identificação com os interesses defendidos pelo sindicato à própria relutância de suas lideranças em organizar e renovar o seu estilo de militância. São questões que, embora não sejam novas, compõem o arsenal de motivações para renovar o recrutamento e a organização sindicais, mesmo que a dimensão de gênero – e a desigualdade que pode se aprofundar com a Indústria 4.0 – seja bastante marginal entre as proposições e negociações do sindicato, conforme Quadro 2.3. No tocante às negociações na VWB e MBB, os acordos firmados pouco avançaram para além de temas ligados aos direitos reprodutivos da mulher (gravidez, maternidade e aborto), com algumas iniciativas de igualdade de gênero no local de trabalho (mesmo trabalho, mesma remuneração). Grande parte das cláusulas dos acordos ainda estão ligadas a uma maior responsabilização da mulher no cuidado dos filhos, situação que desfavorece a igualdade no tratamento das responsabilidades familiares. Não há também nenhum incentivo para o treinamento e qualificação de mulheres e o combate ao assédio moral/sexual carece de sanções (as empresas se resumem a apenas “rejeitar” o assédio em seus textos/regulamentos). Portanto, pode-se dizer que o SMABC carece de propostas concretas para atingir setores do administrativo, sobretudo mulheres, e trabalhadores autônomos que, como mencionado, tendem a crescer. Nesse sentido, olhar as experiências produzidas em outros países pode ajudar o sindicato a lidar com esse cenário¹⁷. Por outro lado, os exemplos da VWB e MBB provaram que a ação coletiva foi decisiva, mais que

17. Schröder et al. (2017) apresentam algumas perspectivas regulatórias para formas de trabalho consideradas autônomas e quais estratégias o IG Metall vem aplicando para atingir esse núcleo de trabalhadores. Para mais detalhes, consultar os autores.

a negociação, em diversos momentos contenciosos contra despedimentos arbitrários, descumprimento de acordos e contra *whipsawing* corporativo.

O problema da organização se consubstancia com as novas formas de contratação que, substituídas por relações entre cliente e contratante em muitos casos, dificultam ainda mais o recrutamento e a identificação de interesses de um contingente de empregados que se tornaram (e ainda podem se tornar) “anônimos”, mais individualizados e de difícil acesso. Encarnados em prestadores de serviços (PJs/MEIs), geralmente para mais de uma empresa, sem um local de trabalho definido (*crowdworking*), sem a separação entre a esfera privada e a pública (*home office*), e sem os direitos formais do trabalho, essa (des)organização e as novas regulamentações do mercado de trabalho promovem desafios à organização do trabalho:

“O *home office* é só uma face do negócio. Você tem, por exemplo, caras que trabalham para Mercedes e também para Ford da casa dele. Têm os termos de sigilo, porque ele trabalha para as duas firmas. O cara não é mais exclusivo. A gente não enxerga ele [*sic*] dentro da fábrica, tem setor que tem PJs, *home office* nós não temos, mas você tem o MEI. O cara saiu da fábrica, pegou o pacote, vai embora. Daqui a pouco ele trabalha para a fábrica. A fábrica contrata um CNPJ. Ele contrata uma empresa, igual os bancários. É o mesmo cara. Nós temos o mesmo problema que os bancários, muita gente saiu do setor, como bancário, mas eles atuam como outras figuras. Esses caras não deixaram de ser bancários, o problema é que os bancários têm que resolver o problema de representação. No nosso caso, esse povo não deixou de ser metalúrgico, o problema que nós temos que resolver é de representação” (entrevista 4, representante da VWB e do SMABC¹⁸).

Em reação a essas mudanças esperadas, o SMABC tem agido dentro de uma linha de propostas para se reinventar em direção a um “Sindicato 4.0”. Uma delas consiste em promover *Formação 4.0* para dirigentes sindicais atuarem no cenário de transformações em curso. Com uma qualificação mais técnica, o intuito é que os representantes dos trabalhadores consigam identificar as mínimas intervenções tecnológicas, aferir os impactos em postos

18. Entrevista realizada no dia 03 de dezembro de 2019.

de trabalho e propor alternativas para manter empregos a partir das futuras decisões de investimento da fábrica. Historicamente, o SMABC trabalhou com formação de suas lideranças, mas com foco político. Portanto, para os representantes do SMABC, o curso supriria uma lacuna identificada no momento das negociações coletivas. Muitos cursos e ciclos de palestras foram promovidos ao longo de 2017-2019 com temas ligados à Indústria 4.0.

Quadro 2.3. Atividades do SMABC direcionadas à Indústria 4.0

09/12/2019	Discussão sobre as novas formas de trabalho e a precarização como parte do Ciclo de debates "O ABC da Indústria 4.0.
05/12/2019	Participação do SMABC no seminário da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados pela defesa da indústria e dos empregos.
03/12/2019	Promoção do workshop <i>Ferramentarias Brasileiras Mais Competitivas</i> em defesa da destinação de recursos do Rota 2030 para capacitação profissional de trabalhadores e desenvolvimento da Indústria 4.0.
14/11/2019	5º Ciclo de Debates <i>O ABC da Indústria 4.0</i> .
29/10/2019	Formação na VWB sobre precarização nas relações de trabalho e Indústria 4.0 promovida pelo Coletivo de Políticas Industriais do SMABC.
27/08/2019	3º Ciclo de Debates <i>O ABC da Indústria 4.0</i> ¹⁹ .
16/08/2019	Participação na 44ª Reunião da Comissão Técnica da OIT/Cinterfor para discutir qualificação profissional para Indústria 4.0.
26/07/2019	Cooperação Internacional com IG Metall sobre Indústria 4.0, manutenção dos direitos trabalhistas e a importância das redes sindicais.
18-20/07/2019	9º Congresso dos Metalúrgicos do ABC.
03/07/2019	Participação de trabalhadores jovens da VWB do Coletivo da Juventude Metalúrgica do ABC em curso sobre Indústria 4.0 da Nordic IN International Youth Course.
30/04/2019	1º Ciclo de Debates <i>O ABC da Indústria 4.0</i> promovido pelo Coletivo de Políticas Industriais do SMABC.
16/04/2019	Debate na sede do SMABC com trabalhadores sobre os impactos da Indústria 4.0, desenvolvimento da indústria nacional, a formação profissional e a transição justa.
03/04/2019	Primeira visita do coletivo criado pelo SMABC para políticas industriais à MBB para conhecer os avanços da Indústria 4.0.
21/04/2019	CSEs que compõem a direção do SMABC fazem Curso de Formação para Dirigentes.

19. Disponível em: <https://smabc.org.br/sindicato-reune-trabalhador-universidade-e-empresa-para-debater-inovacao/>.

15/02/2019	Formação alinhada à Indústria 4.0 através do <i>Sindicato e Cidadania</i> .
07/11/2018	Participação em audiência pública no Ministério do Trabalho para debater o futuro do trabalho e a formação profissional na Indústria 4.0.
08/2018	Finalização das primeiras três turmas de CSEs no Curso de Formação de Dirigentes dos Metalúrgicos do ABC.
03/04/2018	Criação do <i>Coletivo de Políticas Industriais</i> e visitas em fábricas que avançaram na digitalização.
07/03/2018	Reunião com a Organização Internacional do Trabalho (OIT) para a ampliação do diálogo sobre o desenvolvimento de políticas industriais na América Latina.
17/10/2017	Debate na sede do SMABC com secretário de Desenvolvimento e Competitividade Industrial do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic) sobre questões relacionadas à recuperação do emprego, eletromobilidade, Indústria 4.0 e Rota 2030.
19/09/2017	Discussão sobre os desafios da Indústria 4.0 em parceria com a USP em reunião da executiva do sindicato.
12/09/2017	Primeira reunião técnica regional sobre Indústria 4.0 no Brasil com o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, MDIC e representantes das sete cidades e de universidades do ABC.
22/08/2017	Solicitação do SMABC pela inclusão do tema qualificação profissional no Grupo de Trabalho que discute Pesquisa, Desenvolvimento e Engenharia no Rota 2030.

Fonte: Elaboração própria.

O projeto de formação vem ao encontro de outra proposta de ação apresentada por representantes do SMABC: induzir investimentos e diversificar os negócios. Dado os poucos anúncios de investimento das grandes montadoras do ABC, e o acelerado processo de desindustrialização, dirigentes sindicais acreditam que a parceria com os empregadores no processo de implementação tecnológica é a resposta para manter a longevidade da empresa e, conseqüentemente, a transição justa. Com uma visão sobre a inexistência dos processos tecnológicos, concluem que a permanência das unidades na região depende da atuação do sindicato: abertos à participação ou fechados às inovações. Em conjunto, citam a perspectiva de intensificar a diversificação de negócios, ou seja, de meros fabricantes de automóveis a prestadoras de serviço no ramo automotivo, já que a possibilidade de fabricar carros elétricos parece remota por conta do tempo de exploração das plataformas de produção (entrevista 4, representante da VWB e do SMABC²⁰). Enquanto o custo de mão de obra for mais rentável à automação, essa perspectiva irá se manter. Já a ampliação dos negócios, por sua vez, teria como intuito ocupar nichos de mercado de consumo não explorados

20. Entrevista realizada no dia 03 de dezembro de 2019.

pelas montadoras. A oferta de serviços em aplicativos de mobilidade captaria uma geração mais afeita aos usos desses recursos e que não apresenta disposições de desejo em adquirir carros.

No plano internacional, as articulações do SMABC para provocar investimentos e reabrir negociações locais na VWB e MBB também devem ser citados. Como demonstrado, o recurso ao *poder institucional* nessa escala foi mobilizado para reforçar alianças transfronteiriças que, em última instância, se traduziram não apenas em novos investimentos, mas também em AMIs/ACTs que serviram para negociações locais. Apesar de constituir um passo importante para o que muitos pensam ser um novo internacionalismo operário, deve-se considerar que existe a possibilidade desses veículos, ao invés de combaterem a competição entre fábricas, fomentarem disputas por investimentos entre sindicatos. O grande desafio permanece, portanto, em conseguir formular objetivos e identidade comuns que transcendam a lógica nacional.

Para provocar os investimentos e induzir a diversificação de negócios, o SMABC ressalta a importância, acima de tudo, de *políticas públicas* para fomentar a indústria nacional e regional. Além da crítica à falta de uma política de Estado para pensar o papel do Brasil na rota do desenvolvimento tecnológico, o SMABC tem pressionado os governantes e trabalhado para apresentar propostas em conjunto com outros sindicatos, *Plano Indústria 10+²¹*, e criado coletivos (*Coletivo de Políticas Industriais*) exclusivamente voltados para a tarefa de estruturar políticas para fortalecer a indústria como um todo. A perda da capacidade de influenciar as decisões no atual governo (*poder institucional*) e a falta de incentivos do Estado têm conduzido o SMABC a uma reaproximação com a academia e com a sociedade, ou seja, uma retomada do *poder social*.

Por fim e interligado a todos os outros, a qualificação e requalificação profissional assumem lugar de destaque nas estratégias do SMABC. Organizada ao redor de uma *Educação 4.0*, a proposta é debater políticas de educação permanentes capazes de preencher os requisitos dos novos postos de trabalho criados pela Indústria 4.0. As atuações do SMABC vão desde parcerias com instituições de ensino (SENAI) a intervenções diretas em cursos de formação (extensão em Universidades como Santo André e FEI). Para além do sistema formal, o SMABC tem buscado meios para consolidar um

21. Sobre o Plano Indústria 10+, consultar: <http://tidbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/11/PLANO-INDU%CC%81STRIA-10-Mais-Versa%CC%83o-01.10.18-VE.pdf>.

projeto próprio de educação que não fique refém das empresas ou do “Sistema S”. Nesse sentido, o Coletivo de Políticas Industriais coloca como missão discutir e aprofundar temas como *start-up*, Economias de Aplicativos, gerenciamento de conhecimento e patentes.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Sem a pretensão de esgotar uma discussão demasiadamente complexa, tentamos apresentar como sindicatos de países de capitalismo periférico, como Brasil, vêm agindo para responder às mudanças da Indústria 4.0. No caso do SMABC, é possível notar como a instituição foi mobilizando diversos recursos ao longo da história para fazer frente às demandas do tempo. Nos anos 1980, o embate contra a ditadura militar fez com que o SMABC recorresse aos poderes *estrutural* e *associativo*, e forjasse com isso a ideia de um “sindicalismo de movimento social”, dada a sua capacidade de coalizão com movimentos sociais. Desde os anos 1990, entretanto, a racionalização na economia e nas indústrias automotivas impôs mudanças na lógica de ação do SMABC. Motivados pela agenda de defesa da manutenção de empregos, os representantes do SMABC utilizaram os poderes *associativo* e *institucional* para efetivar essa pauta de reivindicações. O contexto internacional da Indústria 4.0, e as questões domésticas, colocam uma série de desafios adicionais ao SMABC para além da mera defesa dos empregos. A transição justa se coloca como um imperativo categórico da própria sobrevivência do sindicato diante da ameaça da eliminação da sua base tradicional de trabalhadores. Mas não basta discutir a transição para novas ocupações criadas. É necessário, e urgente, levar em consideração os seus reais efeitos e isso levanta alguns problemas complementares. Entre eles, o que de fato significa essa nova revolução: liberação do tempo livre, como previu Gorz (1982), ou mais exploração do trabalho? Implementação de novas tecnológicas ou automação disfarçada? Como ressaltado por Butollo e Staab (2019), há muitos relatórios alarmistas que profetizam o desaparecimento de ocupações e, ao colocarem o foco em estratégias tecnológicas, desvirtuam o debate sobre as políticas econômicas que impõem baixos salários e condições precárias de trabalho.

Qualquer sindicato industrial que esteja vivenciando essas transformações na “pele” deve ter como norte essas questões quando se trata dos debates sobre revitalização. O SMABC, assim como qualquer outro sindicato, não irá desaparecer – enquanto existir capitalismo –, mas eles precisam se adaptar à

nova ordem. Para isso, está claro que o *poder institucional*, e também as parcerias com o governo e com os empregadores, não são suficientes para atender às exigências de um “Sindicalismo 4.0”. Em conjunturas de correlação negativa, o *poder associativo* foi decisivo em momentos contenciosos e, mais do que nunca, é preciso recuperar o *poder social* e a capacidade de exercer protagonismo social com propostas amplas que atendam os anseios de setores das novas classes trabalhadoras, mais femininas, jovens e precarizadas.

A urgência de recuperar o protagonismo social torna-se evidente no momento de fechamento deste texto, em que o SMABC se depara com a dificuldade do governo federal de receber as propostas do sindicato no combate à COVID-19 no Brasil e para manter os empregos na região. No contexto de uma crise sem precedentes, o sindicato é mais uma vez desafiado a se tornar uma força social que luta pelos direitos de todos os trabalhadores.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, P. H. M.; SAAVEDRA, C. A. P. B.; MORAIS, R. L.; ALVES, P. F.; YAOHAO, P. *Na era das máquinas, o emprego é de quem? Estimação da probabilidade de automação de ocupações no Brasil*. Texto para Discussão 2457. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro: IPEA, 2019.

ARAUJO, A. S. Ulrich Jürgens e Martin Krzywdzinski. New worlds of work: varieties of work in car factories in the BRIC countries. *Tempo Social*, v. 30, n. 1, p. 333-337, 2018.

_____. *Da solidariedade internacional à institucionalização da parceria: a experiência do Comitê Mundial de Trabalhadores da Volkswagen AG e Daimler AG*. 2019. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2019.

BRZESKI, C.; BURK, I. Die Roboter kommen. Folgen der Automatisierung für den deutschen Arbeitsmarkt. ING DiBa, *Economic Research*. Frankfurt a. M., 2015. Disponível em: <https://www.ing.de/binaries/content/assets/pdf/ueber-uns/presse/publikationen/ing-diba-economic-analysis-die-roboter-kommen.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2019.

Benešová, A.; Tupaa, J. Requirements for Education and Qualification of People in Industry 4.0. *Procedia Manufacturing*, v. 11, p. 2195-2202, 2017.

BICEV, J. *Políticas tripartites e ação sindical: a experiência de negociação do sindicato dos metalúrgicos do ABC no setor automotivo*. 2019. Tese (Doutorado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

BOCHUM, U. Gewerkschaftliche Positionen in Bezug auf „Industrie 4.0“. In: BOTTHOF, A.; HARTMANN, E. A. (Org.). *Zukunft der Arbeit in Industrie 4.0*. Berlin: Springer Vieweg, 2015.

BOITO, A. As bases políticas do neodesenvolvimentismo. *Fórum Econômico da FGV*, São Paulo, 2012.

BOYER, R.; CHARRON, E.; JÜRGENS, U.; TOLLIDAY, S. (Org.) *Between imitation and innovation: the transfer and hybridization of productive models in the international automobile industry*. Oxford: Oxford University Press, 1998.

BUTOLLO, F.; STAAB, P. Fantasmas da automatização do trabalho: Robôs, os culpados ideais. *Le Monde Diplomatique*. Ed. 149, 3 dez. 2019. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/robos-os-culpados-ideais/>. Acesso em: 26 abr. 2020.

BUTOLLO, F.; ENGEL, T. Industrie 4.0: arbeits und gesellschaftspolitische Perspektiven. Zwischen Dystopie und euphorie. *Zeitschrift Marxistische Erneuerung*, n. 103, 2015.

CANDEIAS, M. Strategische Probleme eines gerechten Übergangs. *Luxemburg Gesellschaftsanalyse und Linke Praxis Zeitschrift*, Mar. 2011. Disponível em: <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/strategische-probleme-eines-gerechten-uebergangs/>. Acesso em: 22 dez. 2019.

CARDOSO, A. M. *A década neoliberal e a crise dos sindicatos no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2003.

CHRISTOPHERSON, S. Flexibility in the U.S. Service Economy and the Emerging Spatial Division of Labour. *Transactions of the Institute of British Geographers*, v. 14, n. 2, p. 131-143, 1989.

CRAIN, M. Gender and Union Organizing. *ILR Review*, v. 47, n. 2, p. 227-248, 1994.

DIEESE. Trocando em Miúdos: informativo socioeconômico. *Boletim do Mercado de Trabalho*. 10/2019-SMABC/DIEESE, v. 5, n. 2. São Bernardo do Campo: Subseção DIEESE, 2019.

DIEESE-SEADE. A presença feminina no mercado de trabalho em 2015 na região metropolitana de São Paulo. *Mulher & Trabalho*, n. 27, 2015a.

_____. A Inserção da Mulher no Mercado de Trabalho. *Pesquisa de Emprego e Desemprego da Região Metropolitana do Recife –PED/RMR*, 2015b.

_____. Mulheres e Mercado de Trabalho na Região Metropolitana de Fortaleza. *Pesquisa de Emprego e Desemprego da Região Metropolitana de Fortaleza*, 2015c.

_____. Mulheres no Mercado de Trabalho da Região Metropolitana de São Paulo em 2018. *Pesquisa de Emprego e Desemprego*, 2019.

DÖRRE, K. Digitalisierung: neue Prosperität oder Vertiefung gesellschaftlicher Spaltungen? In: HIRSCH-KREINSEN, H.; ITTERMANN, P.; NIEHAUS, J. (Org.). *Digitalisierung industrieller Arbeit: Die Vision Industrie 4.0 und ihre sozialen herausforderungen*. Baden-Baden: Nomos, 2018.

FERRAZ, K. Volkswagen reduz em 25% tempo de produção de veículos com digitalização. *Computerworld*, 30 mai. 2019. Disponível em: <https://computerworld.com.br/2019/05/30/volkswagen-reduz-em-25-tempo-de-producao-de-veiculos-com-digitalizacao/>. Acesso em: 22 out. 2019.

FREY, C. B.; OSBORNE, M. A. *The Future of employment: how Susceptible are Jobs to computerization?* Oxford Martin School Working Paper, 2013.

FREYSSINET, M.; MAIR, A.; SHIMIZU, K. (ORG.). *One best way? Trajectories and industrial models of the world's automobile producers*. Oxford: Oxford University Press, 1998.

GORZ, A. *Adeus ao proletariado: para além do socialismo*. Rio de Janeiro, Forense, 1982.

HEERY, E. NOON, M. *A Dictionary of Human Resource Management*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

HIRSCH-KREINSEN, H. Entwicklungsperspektiven von Produktionsarbeit. In: BOTTHOFF, A.; HARTMANN, E. A. (Org.). *Zukunft der Arbeit in Industrie 4.0*. Berlin: Springer Vieweg, 2015.

HOBSBAWM, E. J. *Worlds of Labour: further studies in the history of labour*. Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1984.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION – ILO. *Global Employment Trends for Women 2012*. Geneva: International Labour Organization, 2012.

_____. *Global Employment Trends 2014*. Geneva: International Labour Organization, 2014.

_____. *Women at Work Trends 2016*. Geneva: International Labour Organization, 2016.

JÜRGENS, U; KRZYWDZINSKI, M. *New worlds of work: varieties of work in car factories in the BRIC countries*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

KERGOAT, D. Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. In: HIRATA, H.; LABORIE, F.; LE DOARÉ, H.; SENOTIER, D. (Org.). *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: UNESP, 2009.

KREIN, J. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. *Tempo Social*, v. 30, n. 1, p. 77-104, 2018.

KREIN, J; DIAS, H. *The CUT's Experience During the Workers' Party's (PT) Governments in Brazil (2003–2016)*. Friedrich Ebert Stiftung. Berlin, Germany, 2017. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/iez/13761.pdf>. Acesso em: 8. jan. 2020.

KUTNEY, P. Mercedes-Benz já usa seu campo de provas de R\$ 90 milhões em Iracemápolis. *Automotive Business*, 15 mai. 2018. Disponível em: <https://www.automotivebusiness.com.br/noticia/27441/mercedes-benz-ja-usa-seu-campo-de-provas-de-r-90-milhoes-em-iracemapolis>. Acesso em: 23 out. 2019.

MATUSCHEK, I. *Industrie 4.0, Arbeit 4.0 – Gesellschaft 4.0? Eine Literaturstudie*. Rosa-Luxemburg-Stiftung, 2016. Disponível em: https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studien_02-2016_Industrie_4.0.pdf. Acesso em: 2 set. 2019.

MELLEIRO, W; STEINHILBER, J. Brothers in Arms? Trade Union Politics under the Workers Party Governments. In: de la FONTAINE, D.; STEHNKEN, T. (Ed.). *The Political System of Brazil*. Berlin: Springer-Verlag, 2016.

MOODY, K. Towards an international social movement unionism. *New Left Review*, n. 225, 1997.

NETO, J. PIB cresce 1,1% pelo segundo ano seguido e fecha 2018 em R\$ 6,8 trilhões. *Agência IBGE de notícias*, 28 fev. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23885-pib-cresce-1-1-pelo-segundo-ano-seguido-e-fecha-2018-em-r-6-8-trilhoes>. Acesso em: 27 abr. 2020.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT – OECD. *Report on the Implementation of the OECD Gender Recommendations: Some Progress on Gender Equality but Much Left to Do*, 2017. Disponível em: <https://www.oecd.org/mcm/documents/C-MIN-2017-7-EN.pdf>. Acesso em: abr. 2020.

RAMALHO, J.R.; RODRIGUES, I.J. Sindicalismo do ABC e a era Lula: contradições e resistências. *Lua Nova*, n. 104, p. 67-96, 2018.

RODRIGUES, I. J. *Comissão de fábrica e trabalhadores na indústria*. São Paulo: Cortez, 1990.

_____. O emprego como tema central na agenda sindical. *Estudos Econômicos*, v. 27, n. especial, p. 117-136, 1997.

RODRIGUES, I. J.; MARTINS, H. S. O sindicalismo brasileiro na segunda metade dos anos 90. *Tempo Social*, v. 11, n. 2, p. 155-182, 1999.

RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. Trabalhadores, indústria automotiva e região: porque comparar o ABC paulista com o Sul fluminense? In: RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. (Org.). *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações com o ABC paulista e o Sul fluminense*. São Paulo: Annablume, 2007.

SCHMALZ, S. Los recursos de poder para la transformación sindical. *Nueva Sociedad Especial Sindicatos en Transformación*, out. 2017.

SPATH, D.; GANSCHAR, O.; GERLACH, S.; HÄMMERLE, M.; KRAUSE, T.; SCHLUND, S. *Produktionsarbeit der Zukunft: Industrie 4.0*. 2013. Disponível em: <https://www.iao.fraunhofer.de/images/iao-news/produktionsarbeit-der-zukunft.pdf>. Acesso em: 15 set. 2019.

STURGEON, T.; CHAGAS, L. L.; BARNES, J. *Rota 2030: Updating Brazil's Automotive Industrial Policy to Meet the Challenges of Global Value Chains and the New Digital Economy*. Working Paper, The World Bank, 2016.

TELEKOM. *Arbeit 4.0: Megatrends digitaler Arbeit der Zukunft – 25 thesen*. Ergebnisse eines Projekts von HR Digital & Innovation und der Universität St. Gallen, 2015. Disponível em: <https://www.telekom.com/resource/blob/500842/be891deb5e8ec32e14eb1708fb25782a/dl-170817-studie-st-gallen-data.pdf>. Acesso em: 25 set. 2019.

TERRON, S. L.; SOARES, G. A. D. As bases eleitorais de Lula e do PT: do distanciamento ao divórcio. *Opinião Pública*, v. 16, n. 2, p. 310-337, 2010.

UNITED NATIONS RESEARCH INSTITUTE FOR SOCIAL DEVELOPMENT – UNRISD. *Mapping Just Transition(s) to a Low-Carbon World*. Just Transition Research Collaborative (Phase I), 2018. Disponível em: <http://www.unrisd.org/jtrc-report2018>. Acesso em: 22 dez. 2019.

WHITTALL, M; LUCIO, M. M; MUSTCHIN, S; TELLJOHANN, V; SÁNCHEZ, F. R. Workplace trade union engagement with European Works Councils and transnational agreements: The case of Volkswagen Europe. *European Journal of Industrial Relations*, v. 23, n. 4, 397–414. 2017.

WOLKE, V. Participação da indústria na economia brasileira sobe para 22%, diz CNI. *Agência CNI de notícias*. 19 mar. 2019. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/economia/participacao-da-industria-na-economia-brasileira-sobe-para-22-diz-cni/>. Acesso em: 2 nov. 2019.

CAPÍTULO 3

A DESINDUSTRIALIZAÇÃO E OS CAMINHOS ALTERNATIVOS: O CASO DA REGIÃO DO ABC PAULISTA A PARTIR DE UMA VISÃO PANORÂMICA

JEFFERSON JOSÉ DA CONCEIÇÃO

GISELE YAMAUCHI

INTRODUÇÃO

Este capítulo tem como objetivo apresentar uma espécie de “voou panorâmico” e tópicos sobre a evolução da economia da Região do ABC Paulista desde a segunda metade do século XX. De núcleo da industrialização brasileira, a região passou a conviver, desde a década de 1990, com o processo de desindustrialização¹ e de esvaziamento econômico. Fruto de palestra organizada pelos autores, o capítulo apresenta ao final, ao modo de sugestões preliminares, algumas trilhas de proposições (ou “caminhos”) com vistas a orientar atores e instituições da região a enfrentar os problemas colocados no presente e construir um cenário mais promissor para a Região do ABC Paulista² no futuro próximo.

1. Há grande debate sobre a aceitação e o uso do termo desindustrialização no país. Momento importante deste debate ocorreu com a publicação do artigo “A doença holandesa”, dos economistas Luiz Carlos Bresser Pereira, Nelson Marconi e José Luís Oreiro (2009, p. 3). Os autores mostram como a experiência holandesa ilustra bem a relação entre apreciação cambial, impactos sobre a produção doméstica, reprimarização da pauta exportadora e desindustrialização. Eles conceituam o termo “doença holandesa” como “uma crônica sobreapreciação da taxa de câmbio de um país causada pela exploração de recursos abundantes e baratos, cuja produção e exportação é compatível com uma taxa de câmbio claramente mais apreciada que a taxa de câmbio que torna competitivas internacionalmente as demais empresas de bens comercializáveis que usam a tecnologia mais moderna existente no mundo. É um fenômeno estrutural que cria obstáculos à industrialização ou, se tiver sido neutralizada e o país se industrializou, mas, depois, deixou de sê-lo, provoca desindustrialização”.

2. A Região do ABC Paulista é formada pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

O capítulo inicia com uma apresentação sintética e tópica das principais características de cada uma das diferentes fases pelas quais passou a economia regional. Em seguida, dado o conjunto de mudanças que ocorreu a partir daí, destaca-se, mesmo que brevemente, o impacto da crise da pandemia do coronavírus na região. Ao final, apresentam-se alguns subsídios para o estabelecimento de um programa de desenvolvimento regional a ser discutido, elaborado, dialogado e executado pelos atores e instituições regional.

A TRAJETÓRIA INDUSTRIAL DA REGIÃO DO ABC PAULISTA: DE PALCO DA INDUSTRIALIZAÇÃO FORDISTA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX A SÍMBOLO DA DESINDUSTRIALIZAÇÃO NACIONAL

O período entre 1955 e 1990

O processo de estruturação do capitalismo brasileiro, a partir da segunda metade do século XX, esteve centrado na grande indústria pesada, baseada no Processo de Substituição de Importações. Em um contexto de elevada proteção tarifária e normas não-tarifárias, e já marcado pelas estruturas oligopolistas, o grande capital internacional, articulado com o capital nacional (sendo o primeiro no comando, e o segundo, como elo fornecedor), expandiu seus investimentos no país, reproduzindo aqui as características da produção fordista, marcada por elementos como: produção em massa; contratação de grandes contingentes de mão de obra; linhas de montagem em extensas unidades fabris; elevada divisão de trabalho; separação rígida entre planejamento e execução; verticalização acentuada do processo de fabricação, de forma que se produzia desde os insumos, parte e componentes, até os produtos finais; estocagem de altos volumes de produtos.

Ao nuclear a indústria metalmeccânica pesada (formada por segmentos como a indústria montadora de veículos, a fabricação de autopeças, a indústria de máquinas e equipamentos, a indústria eletroeletrônica, a indústria siderúrgica e a indústria de produtos químicos e insumos), a Região do ABC Paulista – formada hoje por sete municípios – foi o palco da formação das classes operária industrial e empresarial brasileira. Neste sentido, ela foi

também área de ocorrência de alguns dos principais avanços e contradições nas relações entre capital e trabalho no país, no período.

Verificou-se nesta fase um grande número de fábricas instaladas, que passaram a apresentar elevadas taxas de expansão da produção, que demandaram a contratação de enormes contingentes de mão de obra, de todos os níveis de qualificação. Assim, a Região do ABC Paulista atraiu grande leva de migrantes provenientes de diversas regiões do país. Para muitos destes trabalhadores e trabalhadoras, oriundos das áreas rurais, o emprego nestas fábricas representava de fato ascensão e mobilidade social (KLINK, 2001; CONCEIÇÃO, 2006).

O acelerado crescimento das cidades da Região do ABC Paulista e do seu entorno não se deu de maneira organizada e planejada. Ao lado dos problemas econômicos sociais decorrentes desse processo, iniciam-se acentuadas agressões ao meio ambiente, cujos resultados seriam manifestados um pouco mais adiante. Entre estes problemas: a destruição de áreas verdes, a destinação de resíduos sólidos e efluentes industriais, a contaminação do solo, a poluição do ar e dos rios, a invasão de áreas mananciais. Outra característica, do ponto de vista urbano, foi a baixa preocupação com a estética das cidades e a escassa oferta de áreas públicas de lazer. O processo de adensamento urbano deu início à ocupação acelerada de terrenos vazios e conseqüente elevação dos seus preços, bem como à problemática aproximação entre fábricas e moradias (KLINK, 2001; CONCEIÇÃO, LEPORE & YAMAUCHI, 2018; CONCEIÇÃO, 2008; YAMAUCHI, 2020).

Do ponto de vista da dinâmica econômica, a Região do ABC Paulista passou a conviver, a partir da segunda metade do século XX, com os movimentos de expansão e de retração da atividade econômica, naturais do ciclo econômico capitalista. No entanto, em um país de escassas políticas de proteção social, isto passou a colocar uma permanente possibilidade de fortes oscilações sobre o PIB, a renda e o emprego regional, e de crises econômicas e sociais nos momentos de baixa do ciclo (CONCEIÇÃO, 2006).

Os volumosos investimentos das grandes empresas multinacionais, e o grande contingente de trabalhadores por elas empregados, tornaram essas empresas protagonistas da industrialização. Entretanto, tendo suas matrizes situadas fora do país, a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação não estiveram a cargo das suas subsidiárias. Na divisão internacional do tra-

balho, a estas coube apenas papel secundário, responsáveis por etapas dos projetos que envolviam menor densidade tecnológica (HYMER, 1978).

No Brasil, como decorrência desse papel secundário das subsidiárias, foi baixa a conexão e os fluxos para a geração de inovações e desenvolvimentos tecnológicos entre as grandes empresas multinacionais e outros atores e instituições, como as universidades e os centros de pesquisa e desenvolvimento. Essa reduzida integração também se deu mesmo entre as grandes, médias e pequenas empresas que compõem as cadeias produtivas em seus elos no âmbito nacional. Esta é uma das principais marcas da industrialização na Região do ABC Paulista nesta fase, e que deixará um legado de grandes dificuldades a serem enfrentadas no século seguinte (KLINK, 2001).

As grandes greves do final dos anos 1970 e início dos anos 1980, fruto dos conflitos crescentes entre capital e trabalho, também traduziram as manifestações em defesa da redemocratização no Brasil. Neste contexto, emergiu um novo sindicalismo, que nasceu na Região do ABC Paulista, cuja influência se estendeu pouco a pouco em todo o país e que passou a ter um papel importante na vida econômica e política nacional (COSTA, 2005; AMORIM, 2015).

O período entre 1990 e 2003

Neste período, ocorreram mudanças econômicas estruturais no país, entre as quais o fim do processo de substituição de importações e a abertura comercial indiscriminada em boa parte da década de 1990.

O cenário macroeconômico nacional de crise e de estagnação do Produto Interno Bruto, associado à implementação de políticas econômicas de juros altos e abertura comercial acelerada, conduziu à rápida desnacionalização, racionalização e fusão de empresas, com o consequente fechamento de plantas fabris e desemprego. Na Região do ABC Paulista, na década de 1990, um total de 40 empresas de autopeças fechou no período (CONCEIÇÃO, 2001).

A abertura e a concorrência internacional trouxeram também a necessidade da reestruturação produtiva das empresas instaladas, com a implementação de novas formas de organização da produção e do trabalho (COSTA,

2005). Como resultado, expandiu-se uma espécie de modelo de produção híbrido, que mesclou aspectos do fordismo e da produção enxuta.

Nesta fase, intensificou-se a descentralização da indústria brasileira, com o surgimento de novas áreas de produção, como o interior de São Paulo e outros estados do país. Para isto contribuiu decisivamente a guerra fiscal a partir de meados da década de 1990, promovida especialmente nas gestões presidenciais de Fernando Henrique Cardoso (1994-1998; 1999-2002).

No contexto da intensa reestruturação industrial, a Região do ABC Paulista foi cenário de diversas inovações institucionais. Atores e instituições buscaram encontrar respostas à aguda crise econômica e social do período (CONCEIÇÃO, 2006). Entre estas inovações institucionais, destacam-se as constituições dos seguintes órgãos:

- i. Consórcio Intermunicipal do Grande ABC (1990);
- ii. Fórum da Cidadania (1994);
- iii. Câmara Regional do Grande ABC (1995);
- iv. Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC (1997).

Fruto da força dos sindicatos na região e do consequente estágio de maior equilíbrio alcançado nas relações entre capital e trabalho, as inovações também marcaram a modernização no interior das empresas, com a introdução de soluções negociadas como jornada flexível, banco de horas, acordos de regulação da terceirização, introdução de grupos semiautônomos, Participação nos Lucros e Resultados (PLR) com a fixação de metas de produção, acordos de manutenção da renda, investimentos e Programas de Demissões Voluntárias (PDV), entre outros (COSTA, 2005; AMORIM, 2015).

Espaços multipartites como a Câmara Setorial Automotiva (em nível nacional) e a Câmara Regional do ABC, formados por Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais, representações empresariais e sindicais, entre outros, também trouxeram inovações, com a construção de acordos inéditos visando o incremento da produção, redução de preços, desenvolvimento tecnológico, incremento das exportações e competitividade nacional/regional. No contexto destas negociações nacionais, regionais e no

âmbito das empresas, os sindicatos da região (com destaque para o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC), uma vez mais, serviram como referência no debate referente à modernização do setor industrial e das empresas que o compõem (CONCEIÇÃO, 2006).

Ao final do período, pode-se dizer que a combinação da expansão da produção automotiva (a partir da segunda metade dos anos 1990), dos custos ainda elevados da desmobilização de ativos fabris e das iniciativas de atores e instituições regionais em busca de soluções inovadoras ajudou a reduzir o forte impacto sobre a estrutura fabril e de empregos na Região do ABC Paulista. Embora, registre-se, esta combinação não tenha conseguido impedir a perda gradativa do peso e descentralização da produção regional na totalidade do país.

O período também foi marcado pela convivência da região com o crescimento simultâneo de vários problemas, entre os quais:

- i. desemprego e informalidade;
- ii. crise social (expansão da violência, aumento das favelas e cortiços);
- iii. vazios urbanos, áreas industriais ociosas e em estado de degradação;
- iv. residências que se “aproximam” das fábricas;
- v. encarecimento dos preços de terrenos;
- vi. perda de empresas importantes e simbólicas;
- vii. agravamento dos problemas ambientais, como áreas contaminadas e invasão de áreas de mananciais;
- viii. problemas urbanos, como perda de mobilidade de pessoas e produtos, degradação de áreas e enchentes.

O período entre 2004 e 2013

As medidas em prol do crescimento econômico, que foram retomadas pelas políticas implementadas pelas gestões de Lula na presidência, favorecidas pela expansão da economia internacional, ajudaram a expandir a produção e o emprego no país, e também na Região do ABC Paulista.

O crescimento econômico, no entanto, ocorreu em meio à continuidade das mudanças estruturais que já estavam em curso. Entre outras consequências, isto resultou na perda de integração da indústria brasileira nas cadeias globais de valor.

Uma dessas referidas mudanças residiu em que, a partir da segunda metade da década de 2000, acelerou-se a queda da participação da indústria no PIB e se expandiu a “financeirização” da economia nacional, com o domínio do mercado financeiro e dos bancos no processo de acumulação econômica nacional.

Passou a ser crescente também o peso da inovação, pesquisa e desenvolvimento como fator de competitividade na concorrência internacional entre países, regiões e empresas.

Na Região do ABC Paulista, no período, observaram-se tentativas do poder público e das universidades de implementar ações que visavam articular as demandas das empresas com as dos atores e instituições regionais. Mas foram poucos os resultados efetivamente alcançados. Foi o caso, por exemplo, do esforço da constituição de um Parque Tecnológico Regional e também dos Arranjos Produtivos Locais da Metalmeccânica e de Cosméticos, em que pesem alguns avanços que estes trouxeram no curto prazo.

É digno de registro, no entanto, que, na Região do ABC Paulista, duas das maiores conquistas no período, fruto dos esforços de atores e instituições regionais para fomentar o debate da pesquisa, desenvolvimento e inovação na região, foram a instalação da Universidade Federal do ABC (UFABC), nas cidades de Santo André e São Bernardo do Campo, e a construção do Campus da UNIFESP, em Diadema.

Nesta nova fase, notou-se o empenho pela retomada ou instalação de Arranjos Produtivos Locais (APLs). No período, especialmente sob a coordenação da gestão municipal de São Bernardo do Campo (CONCEIÇÃO et al., 2015), são constituídos diversos APLs, entre os quais: APL Metalmeccânico; APL de Móveis; APL de Ferramentaria; APL de Defesa; APL Gráfico; APL Têxtil e de Confecções; APL de Panificação; e APL de Design, Audiovisual e Economia Criativa de São Bernardo do Campo (CONCEIÇÃO et al., 2015).

Estas ações em âmbito regional, combinadas com as medidas do Governo Federal, no período, contribuíram para reduzir e amenizar os impactos das mencionadas mudanças estruturais sobre a Região do ABC Paulista.

Desta forma, e destoando de discursos e teses como a do “custo ABC”, verificou-se, de fato, nesta fase, a retomada da produção e do emprego na indústria do ABC.

Vale notar ainda que, neste momento, teve início, ainda de modo incipiente, o debate da reconversão industrial da estrutura produtiva da região. Este debate foca na busca do aproveitamento de oportunidades da produção industrial em novas áreas e mercados, com a ampliação e diversificação da oferta do parque industrial instalado. Um importante impulso às discussões de reconversão industrial foi dado, a partir de 2010, com o projeto de instalação de uma unidade da produção de partes e componentes, em São Bernardo do Campo, do caça supersônico sueco Gripen. Este empreendimento acabou estimulando a discussão de ações na região, por meio do APL de Defesa, visando ao adensamento industrial e à produção local de outros itens da indústria de defesa, como componentes e partes de navios, radares, tanques, armamentos, uniformes, entre outros, bem como de itens na área de petróleo e gás e da indústria ferroviária.

Destaque também para o Regime Automotivo Nacional, que vigorou de 2013 a 2017, denominado “Inovar-Auto”. O Regime Automotivo condicionava a concessão de incentivos ao alcance de metas ambientais por parte dos veículos produzidos e ao desenvolvimento tecnológico. Em tese, o regime deveria abrir oportunidades para universidades e centros de pesquisa em todo o país.

O período entre 2014 e 2019

O período foi marcado pelo retorno da crise econômica (e política) em todo o país, com reflexos acentuados na Região do ABC Paulista, em termos de queda do PIB regional, encolhimento e desativação de plantas fabris e eliminação de postos de trabalho.

Nesta seção, busca-se, com o apoio de gráficos e tabelas, ilustrar alguns desses movimentos do período. Foi severa a recessão no período, posteriormente continuada pelos efeitos da pandemia a partir de 2020.

Tabela 3.1. Produto interno bruto deflacionado – ano base 2018, Brasil, Estado de São Paulo, e por município da Região do ABC Paulista entre os anos de 2009 e 2020 (em mil Reais)

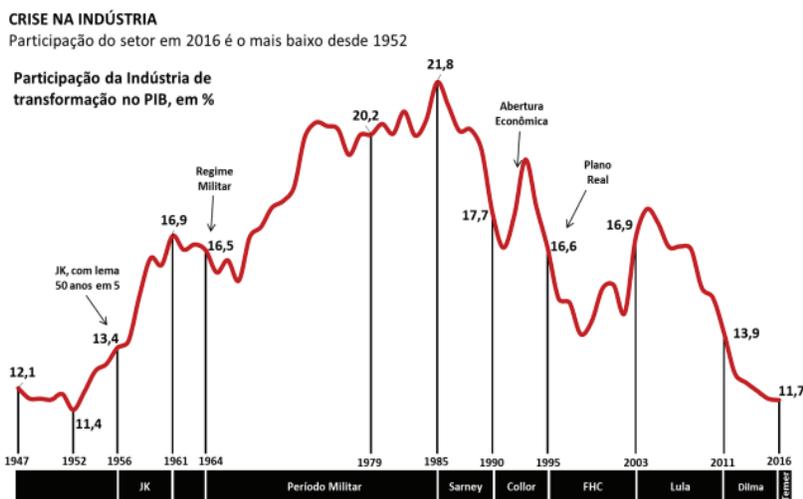
	PIB Deflacionado Ano base 2018					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brasil	5.664.621.170,71	6.331.260.500,85	6.732.598.891,62	6.954.926.652,12	7.276.577.892,64	7.446.981.191,93
Estado SP	1.915.536.811,53	2.109.464.826,95	2.210.168.373,84	2.252.025.698,31	2.340.952.353,57	2.394.543.025,23
Diadema	16.006.138,90	17.433.295,70	17.942.708,29	17.331.538,66	18.071.922,09	18.103.230,86
Mauá	13.494.107,06	15.190.774,65	15.096.424,41	13.427.158,78	14.329.487,50	14.427.444,88
R. Pires	2.443.341,69	2.938.954,54	3.116.673,52	3.195.805,81	3.506.975,71	3.534.131,11
R. G. da Serra	573.360,65	626.495,24	653.918,89	652.901,55	722.979,41	670.679,65
S. André	26.878.016,19	31.224.982,66	33.445.987,09	34.441.225,05	36.469.778,20	34.460.070,44
S. B. do Campo	59.062.183,40	69.339.371,37	71.520.525,73	65.436.770,13	66.587.505,62	61.166.214,73
S. C. do Sul	22.849.506,85	19.885.981,82	20.429.477,24	21.804.127,54	21.772.370,07	20.017.188,96
Total Gde. ABC	141.306.654,74	156.639.855,98	162.205.715,18	156.289.527,51	161.461.018,60	152.378.960,63
Part. GABC/ESP	7,38%	7,43%	7,34%	6,94%	6,90%	6,36%

	PIB Deflacionado Ano base 2018			
	2015	2016	2017	2018
Brasil	7.260.973.706,95	6.860.246.958,77	6.779.750.630,50	7.004.141.000,00
Estado SP	2.349.245.685,48	2.230.921.580,36	2.183.324.103,23	2.210.561.949,00
Diadema	16.566.068,90	14.684.241,99	14.119.806,64	14.671.971,00
Mauá	14.495.822,24	15.910.048,94	17.002.910,06	15.287.483,00
R. Pires	3.473.398,54	3.283.568,74	3.067.706,16	3.042.930,00
R. G. da Serra	648.100,04	664.898,12	650.401,04	566.839,00
S. André	30.743.905,86	29.366.952,01	28.691.275,51	28.994.686,00
S. B. do Campo	50.879.211,62	47.296.820,52	45.743.917,63	50.568.693,00
S. C. do Sul	16.259.425,97	14.182.478,76	13.615.176,62	13.440.728,00
Total Gde. ABC	133.065.933,16	125.389.009,08	122.891.193,66	126.573.330,00
Part. GABC/ESP	5,66%	5,62%	5,63%	5,73%

Fonte: Conceição & Yamauchi, 2021, a partir de dados do IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA entre os anos de 2009 e 2018.

A indústria brasileira mostrou crescente fragilidade. Ao mesmo tempo, acentuou-se o processo de financeirização da economia (CONCEIÇÃO & YAMAUCHI, 2020), com a queda da participação acentuada da indústria no PIB e margens de lucro na atividade industrial inferiores às margens de rentabilidade observadas no setor financeiro.

Figura 3.1. Evolução da Participação da Indústria de Transformação Brasileira no PIB (1947-2016)



Fonte: IBGE. Metodologia: Bonelli & Pessoa, 2010. FIESP, Depecon.

Tabela 3.2. Margem de lucro média de empresas industriais da Região do ABC Paulista (ranqueadas entre os maiores grupos do país), rentabilidade mínima em aplicações financeiras (taxa Selic anual), 2012-2016 e média das margens de lucro das instituições financeiras no Brasil

Ano	Média margem de lucro Indústria	Média margem de lucro Finanças	Taxa SELIC acumulada
2012	1,94%	51,08%	8,62%
2013	2,28%	39,60%	8,06%
2014	2,98%	13,93%	10,81%
2015	-4,62%	145,96%	13,24%
2016	-0,43%	43,15%	14,00%
2017	5,43%	-	10,11%

Fonte: Conceição & Yamauchi, 2018. Números elaborados pelos autores a partir do Ranking do Valor Econômico 1000 Maiores dos anos 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 e taxa Selic acumulada em dezembro de cada ano; e software Economática.

*Empresas com informações disponíveis de receita líquida e lucro líquido na publicação do Valor 1000, disponível em <http://www.valor.com.br/valor1000/2017/ranking1000maiores>.

Isto se deu ao mesmo tempo em que, paradoxalmente, e contrariando a tese liberal de que a indústria “é coisa do passado”, verificou-se, nas economias avançadas, a emergência de projetos de revitalização da indústria. No caso da Europa, o projeto da “Indústria 4.0”, e no dos EUA, a “Manufatura Avançada”. Estes projetos de larga magnitude e investimentos envolvem o Estado Nacional em articulação com o empresariado e as instituições de pesquisa, desenvolvimento e inovação. Tais programas projetam um conjunto de políticas e ações que visam um processo de “*reshore*” de atividades manufatureiras perdidas para os países asiáticos.

Entretanto, no Brasil, e particularmente de regiões industriais como a Região do ABC Paulista, o quadro se agravou com o anúncio de fechamento de fábricas, com evidente destaque para o emblemático caso da Ford. O anúncio do encerramento da unidade da Ford em São Bernardo do Campo (e posteriormente de todas as unidades de fabricação no Brasil) reforçou novamente a imagem da Região do ABC Paulista como sinônimo atual de crise e ferrugem (“*brownfield*”). A decisão da Ford quebrou o “tabu” da impossibilidade de desmobilização de grandes ativos fixos na região.

Registre-se que, após forte crescimento verificado no período até 2010, o setor automotivo brasileiro como um todo (e não apenas a cadeia automotiva instalada na Região do ABC Paulista) apresentou tendência à retração a partir daquele ano. No caso brasileiro, a produção total de veículos declinou seguidamente (à exceção do ano de 2013) no período entre 2011 e 2015.

Tabela 3.3. Valor adicionado da Indústria por cidade da Região do ABC Paulista, entre 2002 e 2016. Valores deflacionados base 2016 (em mil reais)

ANO	S. B. DO CAMPO	S. ANDRÉ	S. C. DO SUL	DIADEMA	MAUÁ	R. PIRES	R. G. DA SERRA	TOTAL ABC Paulista
2002	12.615.647	5.709.210	5.200.393	3.962.387	3.586.290	497.062	96.593	31.667.583
2003	14.692.308	6.424.407	6.058.461	4.487.075	4.193.443	555.621	103.470	36.514.786
2004	16.679.645	6.454.588	6.086.001	4.796.392	4.362.159	606.915	120.652	39.106.352
2005	17.345.477	6.320.639	7.696.128	5.294.127	4.350.472	560.009	140.134	41.706.985
2006	16.442.663	6.029.283	7.245.549	4.919.820	4.165.555	541.481	120.662	39.465.014
2007	19.287.737	6.758.054	7.465.031	5.584.414	4.424.105	675.202	128.542	44.323.084
2008	21.046.701	6.292.465	8.134.602	5.588.603	4.674.052	642.672	131.320	46.510.415
2009	16.916.804	5.780.481	7.443.223	5.071.043	4.727.767	592.197	176.703	40.708.219
2010	21.128.972	6.616.629	5.128.654	5.631.879	5.371.124	806.176	200.253	44.883.687
2011	20.494.307	7.049.325	4.845.250	5.779.550	4.580.118	728.792	197.067	43.674.409

2012	17.077.359	6.390.246	5.376.948	5.113.727	3.322.669	706.056	196.072	38.183.077
2013	16.080.200	6.821.059	4.901.508	5.062.195	3.478.531	750.826	198.197	37.292.516
2014	14.721.174	6.332.491	4.268.964	4.741.648	3.668.143	702.244	184.182	34.618.846
2015	10.494.886	5.528.901	3.103.335	4.262.908	4.500.128	708.518	168.219	28.766.894
2016	8.223.955	4.327.279	2.950.348	3.547.137	4.373.723	700.978	162.057	24.285.477

Fonte: Conceição & Yamauchi, 2018. Adaptado da Fundação SEADE.

*A deflação dos valores foi realizada com base em metodologia do Observatório CONJUSCS, utilizando-se do IPCA.

Os desembolsos decrescentes do BNDES na Região do ABC Paulista também mostram a gravidade da retração do período.

Tabela 3.4. Evolução dos valores de desembolsos anuais do BNDES para as instituições da Região do ABC Paulista, segundo o porte da empresa, 2003-2018 (valores em reais deflacionados. Ano base 2018)

Ano	Total Porte Grande	Total Porte Médio	Total Porte Pequeno	Total Porte Micro	Total Geral
2003	4.138.491.090	79.090.513	90.507.279	67.676.909	4.375.765.791
2004	4.325.856.455	31.427.192	23.473.672	13.022.994	4.393.780.313
2005	7.925.834.751	148.884.831	69.081.754	83.405.707	8.227.207.044
2006	8.037.853.596	128.450.305	79.153.866	92.217.769	8.337.675.536
2007	5.055.351.046	145.841.268	109.263.139	104.165.920	5.414.621.373
2008	6.502.206.058	269.914.425	175.010.604	180.603.584	7.127.734.671
2009	4.618.767.505	174.820.677	158.405.692	155.536.985	5.107.530.860
2010	3.624.829.770	448.678.108	293.741.987	419.482.892	4.786.732.756
2011	3.175.604.936	304.155.772	333.238.867	438.193.608	4.251.193.183
2012	2.103.854.649	336.147.384	207.344.143	293.316.421	2.940.662.596
2013	1.958.288.988	343.528.120	243.353.331	349.291.222	2.894.461.661
2014	1.263.175.923	241.380.774	194.261.956	257.234.040	1.956.052.693
2015	1.283.941.051	122.417.624	106.434.059	135.378.920	1.648.171.654
2016	2.370.244.077	55.271.780	61.254.359	55.228.852	2.541.999.068
2017	545.450.603	160.403.945	59.839.524	22.107.219	787.801.292
2018	552.690.848	83.427.670	31.410.826	6.616.862	674.146.206
Total Acum. por Porte	57.482.441.347	3.073.840.388	2.235.775.060	2.673.479.904	65.465.536.698
% Total	87,81%	4,70%	3,42%	4,08%	100,00%

Fonte: Silva, 2019. Índice de preços considerado na deflação: IPCA.

Foi expressiva a redução do número de estabelecimentos de grande porte na Região do ABC Paulista. O total de estabelecimentos industriais na Região do ABC Paulista, quando somados todos os portes de plantas fabris, sobe de 4.166 para 6.164 estabelecimentos, entre 1989 e 2016. Esta expansão, entretanto, não significa que houve um aumento do número de empresas e dos empregos industriais na região. Estes números expressam, sobretudo, o intenso processo de reestruturação vivido na Região nas últimas décadas: fragmentação da grande empresa em pequenas unidades; terceirização; novos processos produtivos que exigem menos espaços fabris; entre outros. Em todas as faixas de tamanho de empresas até 50 empregados cresce continuamente o total de estabelecimentos nas últimas três décadas. Entretanto, o fenômeno se inverte nas empresas de maior porte: em todas as faixas acima de 100 empregados o total de estabelecimentos decresce.

Tabela 3.5. Estabelecimentos industriais na Região do ABC Paulista, por tamanho, no período 1989-2017

Tamanho do estabelecimento por nº de empregados	Total de estabelecimentos industriais na Região do ABC Paulista, por tamanho						
	1989	1999	2002	2008	2011	2014	2017
0 empregado	nd	nd	267	316	339	361	388
de 1 a 4 empregados	1351	1808	1535	1776	1943	2126	2148
de 5 a 9 empregados	661	802	914	1102	1155	1140	1089
de 10 a 19 empregados	584	786	919	1136	1121	1124	1053
de 20 a 49 empregados	592	597	717	916	999	908	745
de 50 a 99 empregados	385	262	306	424	415	366	287
de 100 a 249 empregados	329	177	180	243	247	235	194
de 250 a 499 empregados	144	76	74	99	94	86	61
de 500 a 999 empregados	70	30	33	45	43	35	31
1.000 ou mais empregados	50	14	17	28	28	25	17
Total	4166	4552	4962	6085	6384	6406	6013

Fonte: Conceição & Yamauchi, 2018. Adaptado dos dados da RAIS do Ministério da Economia (antigo Ministério do Trabalho e Emprego [MTE]).

Foi também acentuado, desde então, o total de falências na Região do ABC Paulista.

Tabela 3.6. Falências decretadas por setor e ramo de atividade na Região do ABC Paulista, 2015-2017

	2015	2016	2017	TOTAL
Indústria	19	17	21	57
Metalurgia	9	7	13	29
Mecânica	2	0	0	2
Material Elétrico e de Comunicação	1	0	0	1
Automóveis, Caminhonetes etc.	0	0	1	1
Mobiliário	1	0	0	1
Papel e Papelão	0	1	0	1
Borracha	0	1	1	2
Química e Petroquímica	1	3	0	4
Produtos Perfumaria, Sabões e Velas	1	0	1	2
Produtos de Matérias Plásticas	2	0	3	5
Têxtil	1	0	0	1
Produtos Alimentares	1	1	0	2
Editorial e Gráfica	0	4	2	6
Comércio	10	10	8	28
01 – Material de Construção e Ferragens	2	1	4	7
02 – Metais e Ligas - Produz. Siderúrgicos	0	3	0	3
03 – Máq., Motores, Instrum. Uso não Doms.	3	1	0	4
04 – Eletrodom., Louças, Arts. Uso Domést.	1	0	0	1
05 – Peças e Acessórios para Veículos	1	1	1	3
06 – Móveis e Artigos de Decoração	1	0	0	1
07 – Produtos Farmac., Medic., Perfumaria	0	1	1	2
08 – Tecidos, Armarinhos e Artef. Tecidos	0	0	1	1
09 – Produtos Alimentares	1	1	0	2
10 – Diversos	1	2	1	4
Serviços	3	5	18	26
01 – Reparação, Instalação e Manutenção	1	0	1	2
02 – Transporte e Turismo	0	1	3	4
03 – Engenharia, Constr., Instalação	0	2	6	8
04 – Diversão, Radiof., Telev. e Comum.	0	0	2	2
05 – Administrat., Planej., e Corretagens	0	1	2	3
06 – Pessoais, Saúde, Hotéis, Hig. Pessoal	1	0	1	2
07 – Diversos, Auxiliares do Comércio	1	1	3	5
Não classificadas	1	0	0	1
Total Geral	33	32	47	112

Fonte: Conceição & Gonsales, 2019. Dados elaborados a partir de informações do Instituto de Economia Gastão Vidigal – ACSP, 2019.

Neste quadro, acentuou-se a queda de participação da Região do ABC Paulista no PIB do Estado de São Paulo. Passou a ser bastante preocupante a queda de participação relativa do PIB da Região do ABC Paulista no total do PIB do Estado de São Paulo. Entre 2010 e 2015, a participação da Região do ABC Paulista caiu, ano após ano, de 7,43% em 2010 para 5,77% em 2015. Em 2002, a participação da Região do ABC Paulista era de 7,56%. À exceção dos municípios de Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, todos os demais municípios da Região do ABC Paulista contribuíram para a queda de participação relativa da Região do ABC Paulista no total do PIB do Estado.

Tabela 3.7. Participação do PIB dos Municípios da Região do ABC Paulista no PIB do Estado de São Paulo, nos anos de 2002 a 2017

	2002	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
S. B. Campo	2,95%	3,29%	3,24%	2,91%	2,84%	2,56%	2,20%	2,07%	2,11%
S. André	1,64%	1,48%	1,51%	1,53%	1,56%	1,51%	1,35%	1,27%	1,30%
S. C. Sul	1,22%	0,94%	0,92%	0,97%	0,93%	0,87%	0,69%	0,65%	0,62%
Mauá	0,75%	0,72%	0,68%	0,60%	0,61%	0,61%	0,64%	0,65%	0,63%
Diadema	0,84%	0,83%	0,81%	0,77%	0,77%	0,75%	0,71%	0,69%	0,77%
R. Pires	0,14%	0,14%	0,14%	0,14%	0,15%	0,14%	0,15%	0,15%	0,14%
R. G. Serra	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%
Região do ABC/ Estado de SP	7,56%	7,43%	7,34%	6,94%	6,90%	6,47%	5,77%	5,50%	5,60%

Fonte: Elaborado por Conceição (2018) com base nos dados do IBGE entre os anos de 2002 e 2015 e atualizado por Yamauchi os anos de 2016 e 2017.

A reforma trabalhista, aprovada pelo Congresso Nacional em 2017 com o argumento de redução de custos, incremento da flexibilidade e geração de postos de trabalho, fragilizou ainda mais o mundo do trabalho e o sindicalismo. Isto sem, no entanto, ter resultado em incremento de contratações.

Em uma série longa, a evolução do emprego mostrou forte mudança de perfil do emprego na Região do ABC Paulista. A indústria perdeu acentuado peso relativo e aumenta a participação de comércio e serviços.

Tabela 3.8. Número de empregos formais, por setor de atividade, na Região do ABC Paulista, nos anos de 1989 e 2019

Ano	Extrativa mineral	Indústria	Serv. Ind. de utilidade pública	Construção Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agro. extração vegetal, caça e pesca	Total
1989	494	363.333	621	13.608	62.913	120.613	26.596	550	588.728
1990	423	293.431	913	10.945	57.881	111.746	19.468	478	495.285
1991	321	281.245	878	12.295	56.492	109.965	19.703	457	481.356
1992	269	256.183	963	12.087	49.942	105.544	21.964	645	447.597
1993	241	232.461	1.271	9.781	50.728	104.194	22.618	600	421.894
1994	196	273.781	2.673	14.133	61.131	115.309	31.894	3.954	503.071
1995	228	255.840	2.410	15.675	64.700	127.976	31.684	3.888	502.401
1996	138	230.937	2.546	13.881	64.966	135.628	31.969	3.277	483.342
1997	60	219.678	3.798	13.218	65.385	149.340	31.772	4.159	487.410
1998	87	191.624	812	12.664	66.351	164.373	31.327	3.480	470.718
1999	70	187.759	2.872	11.299	67.266	171.827	34.559	2.796	478.448
2000	75	193.806	2.627	13.852	74.169	194.634	36.029	2.758	517.950
2001	43	194.236	2.832	13.692	77.092	199.350	37.799	181	525.225
2002	48	192.724	2.551	12.634	81.935	224.908	38.452	108	553.360
2003	73	194.466	2.368	15.255	83.585	221.108	38.486	117	555.458
2004	35	216.170	3.904	17.118	92.222	233.760	38.182	125	601.516
2005	47	223.827	4.053	16.805	99.696	238.363	41.594	151	624.536
2006	157	232.558	4.348	19.051	105.492	240.290	41.477	149	643.522
2007	193	246.790	4.475	26.235	115.736	261.778	44.547	149	699.903
2008	178	255.452	4.503	30.594	123.616	276.361	42.595	167	733.466
2009	162	243.801	4.503	34.687	126.824	283.703	47.247	184	741.111
2010	191	261.802	4.615	40.609	134.858	308.339	47.703	228	798.345
2011	62	264.827	4.946	40.420	140.539	309.572	49.286	318	809.970
2012	33	243.567	4.774	37.777	142.869	329.624	49.071	355	808.070
2013	28	258.550	5.055	40.737	145.079	332.866	50.809	248	833.372
2014	2	238.722	4.939	41.000	148.050	334.116	51.628	374	818.831
2015	8	213.517	4.781	37.734	146.555	331.212	50.825	385	785.017
2016	2	190.736	4.342	33.663	140.847	313.340	47.948	360	731.238
2017	2	182.168	3.814	30.442	143.281	319.657	49.265	328	728.957
2018*	2	173.985	3.350	27.529	145.757	326.101	50.618	299	726.683
2019*	2	166.169	2.943	24.895	148.276	332.676	52.009	272	724.416

Fonte: Conceição, Yamauchi & Monea, 2019.

Importante também notar a expansão do número de microempreendedores na Região, desde a constituição desta categoria pela legislação das micro e pequenas empresas. A maior parte destes microempreendedores foi gerada pelo empreendedorismo de necessidade, resultado do desemprego e da precarização do trabalho.

Tabela 3.9. Evolução do número de microempreendedores individuais, Brasil, Cidade de São Paulo e Região do ABC Paulista, 2009-2021

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ^[1]
BRASIL	44.188	771.715	1.656.953	2.665.605	3.659.781	4.653.080	5.680.614	6.649.896	7.738.590	7.739.452	9.430.438	11.316.853	12.569.603
S.P.	3.316	45.126	131.704	215.094	288.563	366.113	445.868	523.743	607.305	603.955	754.236	903.047	998.606
DIAD.	111	1.254	3.186	5.352	7.413	9.628	11.914	13.963	16.167	15.952	20.437	25.443	28.522
MAUA	100	1.036	2.434	4.013	5.530	7.182	9.210	11.238	13.453	13.906	18.004	22.862	26.086
R.P.	43	382	839	1.425	2.114	2.619	3.307	3.995	4.671	4.707	5.879	7.123	7.968
R.G.S.	1	76	241	428	643	838	1.050	1.279	1.553	1.530	1.917	2.339	2.662
S.A.	119	2.165	4.640	7.977	11.422	15.400	19.811	24.152	28.930	30.496	38.927	48.110	54.589
S.B.C.	154	1.998	5.064	9.122	13.006	17.523	22.543	27.629	32.750	34.108	43.618	53.621	60.031
S.C.S.	56	516	1.125	1.898	2.720	3.600	4.757	5.967	7.280	8.131	10.214	12.123	13.316
ABC	584	7.427	17.529	30.215	42.848	56.790	72.592	88.223	104.804	108.830	138.996	171.621	193.174

Fonte: Yamauchi e Machado, 2021.

[1] os valores de 2021 foram coletados e disponíveis até 31/07/2021.

Nesta fase, já estava nítida a expansão do peso da economia digital em todo o mundo, com reflexos na atividade econômica.

Quanto ao ecossistema de inovação regional do Grande ABC, este continuou frágil pela ainda tímida integração entre setor produtivo e instituições de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

No período, foi crescente também a fragilização das instancias regionais, o que dificulta ainda mais o diálogo, a negociação e a execução de propostas, acordos e programas, capazes de dar respostas e mitigar a crise. Foi claro o esvaziamento do Consórcio Intermunicipal Grande ABC e da Agência de Desenvolvimento Econômico Grande ABC.

Neste contexto, a Região do ABC Paulista perdeu espaço junto aos governos estadual e federal. Os atuais prefeitos não conseguiram manter os canais de diálogos ativos. Por sua vez, nenhuma liderança conseguiu destaque e legitimação nas instâncias regionais. Verificou-se uma ausência de instituições

com protagonismo regional. Os grandes atores sociais da indústria regional (as grandes empresas multinacionais e nacionais) continuaram não participando ativamente das instâncias regionais até 2020.

Quadro 3.1. Retrospecto de iniciativas que evidenciam a atual crise das instâncias regionais do ABC Paulista

6 de julho de 2017	Diadema deixa oficialmente o Consórcio Intermunicipal Grande ABC, por meio de aprovação, na Câmara Municipal, de Projeto de Lei enviado pelo prefeito, que solicitava a retirada da cidade como membro do Consórcio. O prefeito alegava escassez de recursos e necessidade de melhor alocação orçamentária dos recursos existentes.
29 de novembro de 2017	Reportagens na imprensa regional apontam que a dívida da Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC estava em torno de R\$ 1 milhão, entre dívida com pessoal, impostos atrasados e pagamento de fornecedores. De acordo com matéria do Diário do Grande ABC, de 29/11/2017: <i>“Os problemas financeiros da Agência se avolumaram quando, no começo do ano, o Consórcio Intermunicipal interrompeu os repasses diretos à instituição de fomento econômico da região após o TCE (Tribunal de Contas do Estado) indicar irregularidades nesse tipo de transição. A saída foi firmar convênios diretos entre Agência e prefeituras do Grande ABC, mas nem todas ainda concluíram esse trâmite burocrático, que envolve autorização dos Legislativos”.</i>
14 de dezembro de 2017	Sindicatos de Trabalhadores da Região, membros da Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC, emitem nota assinada manifestando sua insatisfação com a crise das instâncias regionais no Grande ABC Paulista. Alguns dos trechos da nota são reproduzidos a seguir: <i>“(...) até dezembro de 2016, os repasses correspondentes aos municípios eram feitos regularmente por meio do Consórcio Intermunicipal. Em janeiro de 2017, a presidência do Consórcio suspendeu essa operação, definindo que as sete prefeituras voltassem a fazer os repasses diretamente à Agência. No entanto, tornou-se necessária uma nova lei municipal que autorizasse o pagamento, ou seja, a Câmara Municipal de cada cidade deveria aprovar uma lei de aporte à entidade. O problema é que até agora, praticamente um ano depois, somente a prefeitura de Mauá regularizou seus pagamentos. (...) A realidade é que a Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC está hoje totalmente sucateada, sem recursos para dar andamento aos projetos de interesse econômico regional, e correndo o risco de não sobreviver. É importante ressaltar que desde sua fundação, o movimento sindical sempre esteve entre o quadro de associados e nunca deixou de fazer os pagamentos mensais. E continuou contribuindo ao longo destes 12 meses, mesmo sabendo que a parcela das prefeituras não estava sendo depositada. Sabedor das críticas condições financeiras da Agência, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, que integra o grupo de entidades sindicais associadas, quitou antecipadamente todo o ano de 2017, visando apoiar a atuação da instituição regional. No entanto, a situação é insustentável. (...) A longa demora em solucionar esta situação nos leva a questionar sobre as reais intenções dos governos municipais. O posicionamento adotado está sufocando técnica e financeiramente a instituição, e esse caminho levará ao seu completo esvaziamento. Até mesmo as reuniões do Conselho da entidade deixaram de acontecer na periodicidade prevista pelo estatuto da Agência. (...) Até mesmo o espaço físico da instituição foi reduzido. (...) Como associado em dia com suas obrigações e como agente político de longa história na atuação regional, nos cabe solicitar que as direções da Agência e do Consórcio (representando todas as prefeituras fundadoras da entidade) esclareçam [sic] do Grande ABC sobre o que está acontecendo. (...) A partir de 2018, somente continuaremos integrando a Agência regional se o poder público cumprir com a responsabilidade compartilhada que foi marca da entidade desde sua fundação. Caso contrário e infelizmente, depois de 19 anos ininterruptos deixaremos o quadro de associados e buscaremos outras formas de construção para as iniciativas do desenvolvimento econômico regional. Sindicato dos Metalúrgicos do ABC; Sindicato dos Químicos do ABCD, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra; Sindicato dos Bancários do ABC; Sindicato de Profissionais em Confeção do ABC; Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Civil; Sindicato dos Servidores Públicos Municipais de São Bernardo do Campo”.</i>

19 de abril de 2018	O legislativo de São Caetano do Sul aprova a suspensão do repasse ao Consórcio Intermunicipal no valor de R\$ 1,2 milhão.
30 de maio de 2018	A Câmara de Rio Grande da Serra aprovou projeto do Executivo Municipal que requisitava a saída do Município do Consórcio Intermunicipal Grande ABC. Em reportagem do Diário Regional de 31/5/2018, o líder do governo alegou que “é preciso otimizar os recursos. Ainda mais a nossa cidade, que tem o menor orçamento do ABC, aqui cada centavo conta. (...) Fazemos parte de uma microrregião, com Ribeirão Pires e Mauá, que precisa ser valorizada. Somos gratos ao Consórcio pelos recursos para mobilidade, mas de um ano e meio para cá, nada mais vem acontecendo”.

Fonte: Lepore, 2018.

A REGIÃO E A CRISE DA PANDEMIA DA COVID-19³

Em 2020, a pandemia da COVID-19 gerou fortes impactos na saúde e na economia no mundo inteiro. A Região do ABC Paulista não fugiu à regra. Desde o começo da pandemia, o Brasil perdeu milhares de vidas em razão da doença. Na Região do ABC Paulista, em particular, inúmeras vidas também foram perdidas. No Brasil, a pandemia contou com a falta de coordenação do governo federal no enfrentamento da doença e o inconcebível atraso da vacinação.

Na economia, o Brasil apresentou redução do Produto Interno Bruto (PIB) de 4,4% (estimativa Focus) em 2020. Admitindo-se a hipótese de que a economia da Região do ABC Paulista (sete cidades) tenha retraído na mesma magnitude, a perda do PIB regional teria sido de R\$ 5,6 bilhões. O PIB regional de 2020 ficou próximo de R\$ 122,7 bi, contra R\$ 128,3 bi em 2019. Um tombo significativo. A retração regional pode ter sido até maior do que a média nacional, em função do forte impacto da pandemia sobre a atividade industrial e o comércio exterior, ambos com peso expressivo na atividade local. Isto, em uma região que já vinha sofrendo desde 2015 com processo acentuado de queda do PIB.

O tombo de 2020 deu-se em formato de “W”, isto é, com pequena recuperação no primeiro bimestre após um difícil ano de 2019; queda de março a maio; retomada a partir de meados do ano acompanhando a liberalização das atividades econômicas e o aumento do consumo; nova oscilação e preocupação no final do ano com o recrudescimento do número de contagiados e de mortos da doença no país. No início da pandemia, já era clara a possibilidade desse movimento em “W” (CONCEIÇÃO & YAMAUCHI, 2021).

3. Esta seção II reproduz, com ajustes, artigo publicado pelos autores no Diário do Grande ABC, em 1/1/2021, intitulado “Tombo de R\$ 5,6 bilhões em ‘W’ do PIB regional”.

Região marcada pela presença da complexa cadeia de produção automotiva, a Região do ABC Paulista repercutiu os efeitos das mudanças estruturais e dos movimentos conjunturais desta cadeia. No ABC, o setor há anos sofre com a competição de países asiáticos e das novas áreas de produção no Brasil, a crise da mobilidade urbana e os novos hábitos e preferências dos consumidores. A pandemia acirrou a crise, já que a produção de caminhões - que hoje tem um peso elevado na produção da Região do ABC Paulista - foi atingida pela queda do PIB, pessimismo e incertezas quanto ao futuro por parte dos compradores. Já as vendas de automóveis flutuam bastante em função, entre outros, do crescimento da renda nacional e do crédito. A renda caiu de modo acentuado em 2020 e o crédito por si só não foi o suficiente para estimular o consumo. Infelizmente, não há estatísticas públicas sobre o valor e a produção física automotiva da Região do ABC Paulista. Assumindo-se a hipótese que a Região acompanhou a variação nacional, a produção de caminhões, de janeiro a dezembro de 2020, teria sido reduzida em cerca de 25% na região. Já a produção de automóveis teria tido retração de 35%, e o faturamento das autopeças teria diminuído 26%.

No contexto de uma economia internacional com fluxos comerciais dificultados e de forte contração das economias, as exportações da Região do ABC Paulista reduziram-se de US\$ 3,8 bi em 2019 para US\$ 2,6 bi (queda de 31%) em 2020. As importações também caíram bastante, de R\$ 3,8 bi para R\$ 2,2 bi.

Os dados do mercado de trabalho com carteira de trabalho assinada em 2020, extraídos do CAGED, Ministério da Economia, mostram a evolução em “W” a que fizemos menção. Na Região do ABC Paulista, o saldo líquido de empregos, que é a diferença entre admitidos e demitidos, foi positivo nos meses de janeiro (770 postos) e fevereiro (1.555); negativo em março (-5.626), abril (-20.224), maio (-8.021), junho (-3.358) e julho (-902); e voltou a ser positivo em agosto (2.504), setembro (5.135), outubro (6.296) e novembro (9.892). Pontua-se que os dados de desligamentos identificados pelo CAGED podem estar apresentando alguma subnotificação, como apontam alguns, em função da falta de uma atualização correta das empresas durante a pandemia e das mudanças metodológicas apresentadas pelo CAGED no período recente. No acumulado de janeiro a novembro, a Região apresentou redução líquida de 11.979 postos de trabalho.

O coautor deste artigo, no início da pandemia, publicou proposta defendendo o confinamento em casa, combinado com a manutenção da ren-

da, intenso uso do banco de horas e empréstimos às empresas a juros zero (CONCEIÇÃO & CONCEIÇÃO, 2020). O Governo preferiu o decreto viabilizando acordos de redução de salário e jornada, bem como a suspensão de contratos. Na Região do ABC Paulista, estes acordos, em 2020, envolveram 240 mil trabalhadores (140,5 mil em reduções salariais e 99,5 mil em suspensões de contratos). Os acordos ajudaram a diminuir o impacto sobre o desemprego na região, mas representaram perdas de rendimento e circulação na economia que podem ter chegado a R\$ 1,2 bi.

Cabe ter claro que a falta de coordenação das ações do país frente à pandemia, gerando o movimento em “W”, tem um custo muito elevado para o país, pois impede qualquer política de retomada sustentada da economia brasileira. É impossível, num cenário de incerteza e de alteração constante das regras do jogo, o planejamento da produção, do consumo e dos investimentos. É preferível um planejamento efetivo e sério no combate à pandemia do que este “cada um por si”, que só nos mantém sem rumo em face de tão grave quadro pelo qual passamos.

A seguir, apresenta-se um conjunto de propostas preliminares para a discussão, com o objetivo de promover o debate e a ação por parte de poder público, atores e instituições, com vistas à retomada do desenvolvimento regional.

TRILHAS PARA A RETOMADA DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ABC

Apontamos abaixo alguns caminhos para a retomada do desenvolvimento da Região do ABC Paulista:

1. Constituir um Fórum Regional de Desenvolvimento. O Fórum Regional teria a função de discutir e propor ações de desenvolvimento econômico e teria a participação, entre outros, de: gestores públicos, sociedade civil, empresários, comerciantes, pequenos empreendedores, economia solidária, universidades, instituições de ensino profissionalizante e sindicatos de trabalhadores;
2. Definir setores e áreas estratégicas na política de desenvolvimento regional. Entre estes setores e áreas, deveriam estar, a nosso ver: a Indústria automobilística; a Cadeia Produtiva da Saúde; o setor de TI; empresas da

economia digital; a Economia Circular; a Economia Criativa; a Economia Verde e a Economia Colaborativa;

3. Fortalecer o ecossistema regional de pesquisa, desenvolvimento e inovação, por meio de:

a) elaboração e aprovação de lei regional/municipais de apoio à Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação;

b) realização de inventário de Oferta e Demanda de serviços tecnológicos, em formato interativo e dinâmico, em mais de uma língua, com o mapeamento dos serviços tecnológicos: laboratórios; institutos de ensino e pesquisa; centros de formação técnica; centros de P&D; certificações;

c) constituição de Parque Tecnológico Municipal em rede e incubadoras de *startups*, bem como implementar política de atração de *startups*, para a resolução de problemas em áreas de governo como mobilidade; segurança; educação; saúde; desenvolvimento econômico; meio ambiente, entre outros, para ajudar a resolver os desafios;

d) realização de arenas abertas de inovação, aproximando empreendimentos de base tecnológica com as empresas do mercado, no contexto da chamada inovação aberta;

e) estabelecimento de política para atração de centros de pesquisa e laboratórios, em áreas estratégicas como saúde; mobilidade; química; petróleo e gás, entre outros.

4. Por meio de parceria envolvendo setor público, empresários, sindicatos de trabalhadores e instituições de ensino e pesquisa, programa de reconversão industrial (novos produtos/ novos mercados/ novos setores), com o objetivo de o parque industrial já instalado da Região do ABC Paulista diversificar linhas e produzir outros itens com elevada demanda de mercado, especialmente aquelas de alto volume no curto, médio e longo prazo, como é o caso do segmento de saúde e da indústria verde;

5. Fomentar a inserção da região na chamada Indústria 4.0, especialmente, por meio:

a) da introdução de temáticas da Indústria 4.0 nas grades e nos programas educacionais desde o ensino fundamental ao ensino superior;

b) da estruturação de Programas de Qualificação de Mão de Obra para lidar com as novas tecnologias da Indústria 4.0. Por exemplo: *big data*, segurança de informação, impressão 3D, desenvolvimento de *software*;

c) da promoção de parcerias com grandes corporações como Google, IBM, Amazon, Facebook para ajudar no desenvolvimento de cursos, ementas e projetos de qualificação.

6. Criar maior interação, aproximação e sinergia das indústrias da região com as universidades e as gestões públicas, por meio de ações e projetos integrados, na perspectiva do modelo “tríplice hélice”, criando um ambiente econômico local de inovação, pesquisa e desenvolvimento;

7. Promover Arranjos Produtivos Locais (APLs) em segmentos estratégicos da economia regional, especialmente em segmentos como a cadeia produtiva automobilística; a cadeia produtiva da saúde; a indústria da defesa; a tecnologia da informação e a economia digital, com vistas a elaborar e implementar agendas setoriais de crescimento e superação de desafios (geração de mercados, tributos, financiamento, parcerias, tecnologias, entre outros);

8. Criar uma agenda de melhoria permanente das relações de trabalho em cada um dos setores industriais que compõem a indústria regional local, a partir de pautas acordadas previamente entre representantes das empresas e dos sindicatos de trabalhadores;

9. Potencializar políticas de estímulo às micro e pequenas empresas, envolvendo:

a) capacitação nos conhecimentos de gestão de negócios, contabilidade e finanças;

b) participação de micro e pequenas empresas, baseando-se nos princípios da Economia Criativa;

c) promoção de políticas de acesso das micro e pequenas empresas às compras públicas municipais e às cadeias de valor de grandes empresas;

d) estímulo à realização de “rodadas de relacionamento” entre poder público e empreendedores, com o objetivo de dar visibilidade às principais obras da gestão pública, que se traduzirão em demandas de produtos e serviços;

e) incentivo à economia criativa e colaborativa, entre as micro e pequenas empresas.

10. Realizar investimentos de revitalização de áreas industriais ociosas, visando o seu reaproveitamento em novas atividades fabris, espaço de atração de serviços avançados (tais como parques tecnológicos, incubadoras de *startups*, laboratórios de pesquisa, empresas de comunicação, marketing, serviços financeiros, entre outros) ou entretenimento e lazer;

11. Fortalecer as instâncias regionais, por meio da rediscussão dos seus estatutos, participantes, formas de organização, planejamento de ações. Entre as diversas iniciativas necessárias, está a constituição de um banco de dados regionais, atualizado, público, interativo e dinâmico.

Reafirmamos que estas proposições são apenas algumas das possibilidades de caminhos alternativos para a retomada do desenvolvimento da simbólica – por sua trajetória econômica e de mudanças organizacionais, sociais, culturais e políticas – Região do ABC Paulista.

REFERÊNCIAS

AMORIM, W. A. C. et al. *Negociações coletivas no Brasil: 50 anos de aprendizado*. São Paulo: Atlas, 2015.

BONELLI, Regis; PESSÔA, Samuel de Abreu. *Desindustrialização no Brasil: um resumo da evidência*. 2010.

BRESSER-PEREIRA, L. C.; MARCONI, N.; OREIRO, J. L. A doença holandesa. In: BRESSER-PEREIRA, L. C. *Globalização e Competição: Por que alguns países emergentes têm sucesso e outros não*. Rio de Janeiro: Elsevier, v. 5, p. 141-171, 2009.

CONCEIÇÃO, Jefferson José da. *Várias fábricas no ABC no olho do furacão: a indústria de autopeças e a reestruturação da cadeia de produção automotiva nos anos 90*. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Municipal de São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, 2001.

_____. *Quando o apito da fábrica silencia: atores sociais diante da reestruturação do parque industrial da Região do ABC*. Tese (Doutoramento em Sociologia). Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, 2006.

_____. *Quando o apito da fábrica silencia: sindicatos, empresas e poder público diante do fechamento de indústrias e da eliminação de empregos na Região do ABC Paulista*. São Bernardo do Campo: MP/ABCD Maior, 2008.

_____. *O PIB do Grande ABC Paulista*. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 1, mar. 2018. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-1a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

_____. *Entre a Mão Invisível e o Leviatã: contribuições heterodoxas à economia brasileira*. São Caetano do Sul: USCS/Didakt, 2019.

_____.; CONCEIÇÃO, Maria da Consolação Vegi. *Confinamento, trabalho e renda*. Teoria e Debate, 23 mar. 2020. Disponível em: <https://teoriaedebate.org.br/2020/03/23/confinamento-trabalho-e-renda/>.

_____.; GONSALES, Sandra C. *Falências decretadas por setores e ramos de atividade na Região do Grande ABC Paulista, 2015-2017*. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 6, fev. 2019. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-6a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 21 nov. 2019.

_____.; KLINK, Jeroen Johannes; OLIVEIRA, Nilza Aparecida; ANAV, Roberto Vital. *A Cidade Desenvolvimentista: crescimento e diálogo social em São Bernardo do Campo, 2009-2015*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2015.

_____.; LÉPORE, Wendell Cristiano; YAMAUCHI, Gisele. *Região do ABC Paulista, Brasil: histórico fordista, crise, novas formas de governança e esforços de revitalização*. In: CARNEIRO, J. M. B.; FREY, K. *Governança multinível e desenvolvimento regional sustentável: experiências do Brasil e da Alemanha*, 2018.

_____.; YAMAUCHI, Gisele. *A evolução dos empregos e dos estabelecimentos na indústria de transformação do Grande ABC Paulista nos últimos trinta anos*. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 1, mar. 2018. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-1a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

_____:_____. O valor adicionado da indústria do Grande ABC Paulista e a atual retração cíclica da economia. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 2, mai. 2018. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-2a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

_____;_____. A indústria diante da financeirização da economia: margem de lucro do setor produtivo versus rentabilidade nas aplicações financeiras – o caso do Grande ABC Paulista. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 3, ago. 2018. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-3a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 11 nov. 2018.

_____;_____. Financeirização e setor produtivo. In: CONCEIÇÃO, J. J.; NORONHA, C. (Org.). *A era digital e o trabalho bancário: o papel do sistema financeiro e subsídios à ação sindical e às políticas públicas*. Santo André: Coopacesso, 2020.

_____;_____. Região do Grande ABC Paulista: Tombo de R\$ 5,6 bi em “W”. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 16, mar. 2021. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-16a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 11 ago. 2021.

_____;_____; MONEA, Gustavo Kaique de Araújo. A mudança no perfil do emprego formal do Grande ABC Paulista nos últimos trinta anos, 1989-2017: como os números devem ser lidos. *Carta de Conjuntura*, ed. 11, fev. 2020.

COSTA, M. O sistema de relações de trabalho no Brasil: alguns traços históricos e sua precarização atual. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 20, n. 59, 2005.

HYMER, S. *Empresas multinacionais: a internacionalização do capital*. Rio de Janeiro: Graal, 1978.

KLINK, Jeroen Johannes. *A cidade-região: regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LÉPORE, Wendell Cristiano. A desregionalização do Grande ABC. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 3, ago. 2018. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-3a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 03 jul. 2021.

SILVA, Vinicius. Os desembolsos do BNDES no Grande ABC Paulista e sua distribuição conforme o porte da empresa. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 6, fev. 2019. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-6a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 11 nov. 2019.

YAMAUCHI, Gisele. *A Indústria foi embora, e agora? As áreas industriais ociosas na Região do Grande ABC Paulista: Identificação e dimensionamento da problemática entre 1989 e 2019*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2020.

_____; MACHADO, Vivian. O socorro necessário às micro e pequenas empresas no país durante a pandemia: a urgência de renovação dos programas emergenciais de crédito. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. *Carta de Conjuntura*, ed. 18, ago. 2021. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-18a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 28 ago. 2021.

CAPÍTULO 4

INDÚSTRIA 4.0 E MANUFATURA AVANÇADA: CARACTERIZAÇÃO E DESAFIOS

MARIO SERGIO SALERNO

INTRODUÇÃO

O presente capítulo busca caracterizar a Indústria 4.0 e a manufatura avançada, numa linguagem pouco formal, permitindo-se inclusive a troca de estilo ao longo do texto.

Inicialmente, uma provocação, uma tomada de posição frente ao debate sobre trabalho e processo de trabalho. Mostra-se a filiação que será seguida, facilitando ao leitor que não concorda com ela, poder desistir da leitura sem perder muito tempo.

Aí, a caracterização propriamente dita. Origem dos programas *Industrie 4.0* na Alemanha e *Advanced Manufacturing* nos Estados Unidos da América. Apresentação da manufatura avançada como uma convergência de certas tecnologias, que serão brevemente caracterizadas. E, no final, discussão dos programas de Indústria 4.0 e manufatura avançada de, respectivamente, Alemanha e Estados Unidos, lançados anos atrás.

Como esses programas são basicamente tecnológicos, é preciso caracterizar mudanças na organização da empresa, da produção e do trabalho que são aderentes à manufatura avançada. Tais mudanças organizacionais não são homogêneas, como, aliás, nunca o foram, apesar de rótulos como “fordismo” e “toyotismo”. Mas há mudanças paradigmáticas: ainda que envolvendo poucas empresas/trabalhadores(as), servem de modelo, tal como a linha de montagem, que envolvia poucos do total geral de trabalhadores(as), foi modelo durante décadas.

O atraso do Brasil no desenvolvimento tecnológico e produtivo é o pano de fundo para a discussão de questões decisivas para pontuar possíveis difusões, implicações sociais e econômicas dessas transformações.

UM POUCO DE POLÊMICA PARA ANIMAR O AMBIENTE

Discutiremos aqui as mudanças nos locais de trabalho que vêm monopolizando o debate no início dos anos 2020, qual seja, Indústria 4.0 e/ou manufatura avançada. Antes, algumas provocações para deixar explícito o nível de análise. Eu deixo explícito: provocações, estereótipos. Se quiser, pule esse tópico, mas espero que a leitura dele ajude a compreender as questões do trabalho, ou melhor, as questões do trabalho conforme as lentes dos analistas.

A produção de bens e serviços vive sendo alterada por inovações organizacionais e tecnológicas. Assim, surgiram fábrica (DECCA, 1982), divisão manufatureira do trabalho (pré-taylorista, discutida por Smith [1985] e Marx [1980]), mecanização baseada no vapor, linha de montagem, grupos semiautônomos, automação microeletrônica (equipamentos controlados por microprocessadores – robôs, comando numéricos etc.), *just in time* e sistema Toyota de produção, e muitos outros.

Há enorme polêmica sobre o significado de cada uma dessas inovações – o que significam, quais as diferenças entre elas, até que ponto controlam o trabalho, e assim vai. Por exemplo, muitas vezes o dito “toyotismo” é demonizado, mas a linha de montagem tradicional, não. Se o “toyotismo” é o neoliberalismo na produção, a linha de montagem é o que? O próprio Toyotismo, às vezes, é tratado de forma oposta: autonomia no trabalho, trabalho em equipes etc.

Por trás dessas polêmicas estão, pelo menos, duas questões, que trataremos aqui de forma muito abrangente, muito livre, provavelmente desagradando tanto uns quanto outros. A primeira questão é a falta de melhor conceituação, com termos-chave deixados à interpretação do freguês. O que seria “taylorismo”? O que seria “toyotismo”? O que seria autonomia? Se pensarmos em autonomia do trabalhador frente ao capital, aí tanto faz ser taylorismo, fordismo, toyotismo ou esquisitismo. Pensar na forma como o trabalho é dividido e coordenado, na amplitude das atividades, e na rigidez de scripts (movimentos, postos de trabalho, dizeres etc.), ao estilo dos tra-

balhos de “crítica da divisão do trabalho” que animaram o debate acadêmico e sindical entre, digamos, os anos 1960 e 1990¹ é diferente de pensar o fordismo enquanto regime de regulação ou regime de acumulação/ crescimento econômico, ou o toyotismo enquanto a expressão do neoliberalismo no mundo do trabalho, o que quer que seja o neoliberalismo para cada autor. A primeira vertente parte do trabalho (de cima para baixo) e discute seu protagonismo; a segunda parte do “sistema” (de baixo para cima), que é o protagonista, enquanto o trabalho sofre as consequências. Apesar do maniqueísmo e de sua clara falta de nuance, o estereótipo me parece útil ao possibilitar distinguir que nem todos os gatos são pardos (ou a separar o joio do trigo, escolha a expressão que referir).

A segunda questão que, a nosso ver, está por trás das polêmicas sobre as mudanças no mundo do trabalho, é a perspectiva de denúncia ou de projeto (mudança). A perspectiva de denúncia busca identificar e descrever injustiças, muitas vezes lastreada num senso moral de que o capital esmaga o trabalho, e aí a denúncia se faz necessária. É alinhada à visão do protagonismo do “sistema”, vista anteriormente. Em alguns casos, resvala para o não-protagonismo do trabalho, tratado mais como objeto do que como sujeito: indefeso, precisa de ajuda “externa”, de que alguém diga o que está acontecendo.

1. São ícones do período, independentemente das críticas que lhe possam ser feitas, os trabalhos de Friedmann (1956), Friedmann & Naville (1962), Naville (1963) e derivados (veja BURNIER et al., 1997), Gorz (1980), Veltz & Zarifian (1993) e todos os inúmeros seguidores, críticos ou não; os trabalhos ligados à abordagem e ao sindicalismo italianos (BUTERA, 1988; MARCHISIO & FIOM CGIL TERRITORIALE DI BOLOGNA, 1990); os trabalhos de brasileiros, simbolizados pela tese de Fleury (1978), pelos anais dos eventos organizados por Helena Hirata – sim, outros participaram da organização, como eu, mas sem a Helena – (Seminário Padrões Tecnológicos e Políticas de Gestão, 1988; Seminário Internacional Padrões Tecnológicos e Políticas de Gestão: Comparações Internacionais, 1989; ABET, 1991), pela coluna “Linha de Produção” do Boletim do DIEESE (aqui há maior viés, eu escrevi quase todas as colunas mensais que foram publicadas, selecionadas em DIEESE, 1994), trabalhos da engenharia de produção influenciados por Fleury e pelo clima da época (FLEURY & VARGAS, 1983), e mais textos dos anos 1980-1990 de Nadya Guimarães (ela mudou de sobrenome no período), Antonio Sergio Guimarães, Helena Hirata, Marcia Leite e mais um monte de gente que vai ficar brava comigo por não aparecerem listados aqui, muitos participando do então GT Processo de Trabalho e Reivindicações Sociais da Anpocs. Há ainda literatura crítica ligada aos movimentos operários alemão e nórdico, mas aí o idioma atrapalha. Como ícones, veja Ehn (1990) e IG Metall (1991). Para uma relação mais completa, veja a bibliografia de Salerno (1991; social e político têm apontado novos critérios de competitividade e padrões de produção, com ênfase para a produção integrada e flexível. Flexibilidade não é uma necessidade universal dos sistemas de produção, sendo derivada das estratégias de negócios e de produção (relação produto-processo-mercado1999).

A perspectiva de projeto busca a transformação do trabalho através da intervenção de um projeto, mesmo que esse projeto seja apenas conceitual, discursivo. Tem pelo menos duas vertentes: a do controle e a da autonomia.

A perspectiva de controle usa técnicas para projeto de situações de trabalho mais adequadas para determinadas situações, adequação de acordo com a percepção de quem está governando o projeto. Controle não é o termo mais adequado, mas não consegui achar outro. Controle evoca interferência, altíssima prescrição, mas gostaria de relativizar um eventual absolutismo que se possa atribuir ao termo como ele é aqui tratado. Sempre há prescrição no mundo social; no mundo do trabalho; nas situações de trabalho. A questão é o que é prescrito, por quem, em que grau, e quais suas implicações. Por exemplo, horário de trabalho (das 8h às 17h, por exemplo) é uma prescrição, mas para muitos tipos de produção é impossível não haver um coletivo trabalhando e se inter-relacionando simultaneamente: a fábrica não roda, o banco não funciona.

Na vertente de projeto, controle está relacionado a alta prescrição. Projeta-se o trabalho para que haja muito controle exterior ao trabalho que se pretende realizado. Prescrição merece algumas palavras, pois dá margem a muita confusão. Há prescrição de como fazer o trabalho (por exemplo, em que posto, com qual sequência de movimentos, qual o tempo da operação, qual o limite da tarefa – o que o(a) trabalhador(a) é demandado(a) a fazer, o que não deve fazer), e há prescrição oriunda da limitação técnica e do desenho mais geral do sistema de produção. Antes de uma pessoa ser operada, ela precisa ser anestesiada; não adianta dar a anestesia depois. É uma prescrição de ordem técnica, acima da discussão do processo de trabalho, da divisão do trabalho. De forma similar, uma fábrica de automóveis é projetada para produzir determinados tipos de automóveis, independentemente do tipo de divisão do trabalho ou do grau de automação. Assim, não dá para produzir oxigênio ou vacinas numa fábrica de automóveis; muitas vezes, nem mesmo outros modelos de auto – caminhões, por exemplo, são tipicamente produzidos em fábricas diferentes das dos carros de passeio. Pior, não dá para mudar determinados requisitos técnicos. Antes de a carroceria ser pintada, ela precisa ser soldada, ou seja, suas partes precisam ser ajuntadas de forma estável e segura por meio de soldas; antes de ser soldada, é preciso fabricar as partes

(estamparia) que serão unidas; antes de as partes serem estampadas, é preciso cortar as chapas de aço, fazer as chapas de aço, e assim por diante. Ninguém tem autonomia sobre esse tipo de requisito de precedência técnica, ao menos enquanto a técnica não mudar radicalmente, o que acontece muito raramente.

De forma similar, um trabalhador não tem autonomia para fazer o produto que quiser, a não ser que seja artesão trabalhando sozinho. Autonomia é termo que dá impressão de enorme poder de fazer o que, quando e como a pessoa “autônoma” quiser, mas essa visão idealista que existe na praça não se sustenta: autonomia, em termos de atividade coletiva na sociedade, como o trabalho, deve ser entendida com mais precisão – autonomia para algumas coisas, não para outras. Pois é, nem os autores desse livro são autônomos: eles têm um número limitado de páginas, segundo um determinado formato de letra e de espaçamento, e não podem tratar de temas como impeachment de presidente, vacinação, leite condensado ou futebol.

Isso posto, o presente capítulo seguirá as filiações da crítica da divisão do trabalho e da abordagem de projeto mais para autonomia do que para uma visão de que um *big brother* controla tudo, independentemente da vontade dos demais – no caso, do(a)s trabalhador(a)es. Não discutiremos modo de produção, regime de acumulação e, sobretudo, procuraremos não misturar as esferas de análise. O foco é no trabalho, nas pessoas trabalhando, nas opções de como podem se ou serem organizadas, em como as tecnologias da Indústria 4.0 oferecem restrições e possibilidades para o projeto do trabalho e do sistema produtivo. Não esperem discursos sobre a nova fase do capitalismo...

4.0!

O assunto aqui são as transformações na produção, com foco em manufatura avançada e nas mudanças organizacionais, e os desafios colocados para o trabalho, os sindicatos e o desenvolvimento do Brasil em geral.

Há inúmeros condicionantes para as transformações, mas o foco será caracterizar 4.0 (ou manufatura avançada, tratadas aqui como sinônimo) e as tecnologias sob seu guarda-chuva. Manufatura avançada será tratada como a integração de várias tecnologias de captura, transmissão e processamento

de dados, também incorporando desenvolvimentos de nano e biotecnologia, fotônica, eletrônica flexível (“vestível”), novos materiais e novas formas de produção e armazenamento de energia. Então pontuamos o papel das tecnologias conhecidas por inteligência artificial e como conseguem se viabilizar no momento.

Origem dos termos nas políticas de Alemanha e EUA

Trato Indústria 4.0 e manufatura avançada como sinônimos, ainda que os termos tenham origens diferentes. “Indústria 4.0” é um rótulo alemão (*Industrie 4.0*), criado a partir de movimento empresarial e técnico (associação de engenheiros, universidades) entre 2011 e 2015, que virou política de estado em 2015. Sua coordenação passou a ser efetuada pelos ministros da Educação e Pesquisa e da Economia e Energia, em conjunto com representantes do empresariado, academia e sindicatos (ARBIX et al., 2017).

“Como iniciativa concreta, a plataforma *Industrie 4.0* incentivou a instalação e uso de ambientes de teste e de demonstração de tecnologias em sua fase pré-competitiva, chamados, em alemão, de “*Testumgebungen*”. Esses *testbeds* (em língua inglesa) podem ser definidos como espaços que simulam a realidade da produção industrial. Podem ser sofisticados, e simular uma fábrica completa, ou bastante simplificados e pragmáticos, e assim implantados em bancadas de testes ou em máquinas específicas em laboratórios. Tipicamente estão instalados em universidades ou centros de pesquisa como infraestrutura compartilhada. A premissa é que as demonstrações em *testbeds* têm um papel relevante na construção de consensos sobre tecnologias e, especialmente, na formação das visões de futuro, o que contribui para a articulação e a disseminação de informações, rotas e novas técnicas. Essas fábricas demonstradoras funcionam também como recurso efetivo para a formação de operadores dos sistemas de manufatura avançada.

De outro ângulo, o financiamento das plataformas está em grande parte baseado em mecanismos já existentes e de fácil

acesso assim como em recursos oriundos de fontes controladas por ministérios e outros órgãos públicos responsáveis pelo fomento à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, como o sistema Fraunhofer. Rede de institutos de pesquisa aplicada da Alemanha, que congrega cerca de setenta centros dedicados a desenvolver soluções para a saúde, tecnologias de informação e comunicação, energia, robótica e dezenas de outras áreas. A plataforma *Industrie 4.0* conseguiu em pouco tempo envolver uma ampla gama de pessoas e empresas. Em novembro de 2016, foram contabilizados 33 *testbeds* e 267 casos de experimentos em empresas. Porém, o engajamento da sociedade é ainda maior, uma vez que grande parte do fomento para a pesquisa em manufatura nas universidades alemãs está alinhado com as prioridades e necessidades de desenvolvimento da *Industrie 4.0*” (ARBIX et al., 2017, p. 36-37).

O programa norte-americano utiliza o termo “manufatura avançada”, e é um pouco mais amplo do que o original alemão *Industrie 4.0*, pois incorpora temas além da digitalização, como nano e biotecnologia, novos materiais. Conheço melhor o programa americano, pois fiz pesquisa *in loco* em 2016 (FREIRE, ARBIX, & SALERNO, 2017). Com origem no governo Bush, o governo Obama lançou o programa *National Network of Manufacturing Innovation* (NNMI), posteriormente rebatizado de *Manufacturing USA*, com fim explícito de manter a hegemonia norte-americana em tecnologia, o que, na visão do *establishment* dos EUA, implica em hegemonia econômica, política e militar. Ainda, impulsionar a indústria, vista como produtora de inovações e de bons empregos. Eles não lideram por tanto tempo por acaso.

Óbvio, há um forte componente de política interna na tentativa de reduzir a perda de empregos industriais e recuperar áreas degradadas, como ficou patente nas discussões que levaram à eleição do Trump. Foi feito *benchmarking* mundial, e o programa alemão (4.0 e sistema Fraunhofer) foi escolhido como modelo, ainda que precisasse ser adaptado, pois os *policy makers* da Casa Branca consideraram impossível oferecer o mesmo nível de subsídio direto que a Alemanha, dado o arcabouço institucional americano.

Tabela 4.1. Temas, institutos criados, sedes e financiador inicial, programa americano de manufatura avançada

Ministério	Nome do Instituto	Sede / Data / Tema
Defesa	BioMade – Bioindustrial Manufacturing and Design Ecosystem	St. Paul (MN), 2020
	ARM – Advanced Robotics for Manufacturing	Pittsburgh (PA), 2017
	AFFOA – Advanced Functional Fabrics of America	Cambridge (MA), 2016 Fibras e tecidos
	ARMI – BioFab USA Advanced Regenerative Manufacturing Institute, Manufacturing the future of biofabrication	Manchester (NH), 2016 Tecnologia de tecidos humanos e biofabricação
	AIM Photonics – American Institute for Manufacturing Integrated Photonics	Albany (NY), 2015 Circuitos integrados e fotônica aplicada
	NetFlex	San Jose (CA), 2015 Eletrônica híbrida flexível
	MxD – Manufacturing x Digital, ex DMDII (Digital Manufacturing and Design Innovation Institute)	Chicago (IL), 2014 Projeto e manufatura digital
	LIFT – Lightweight Innovations For Tomorrow	Detroit (MI), 2014 Tecnologias de produção de materiais leves
	America Makes	Youngstown (OH), 2012 Impressão 3D e manufatura aditiva
Energia	CYMANII – The Cybersecurity Manufacturing Innovation Institute	San Antonio (TX), 2020 Consórcio sobre cibersegurança
	RAPID – Rapid Advancement in Process Intensification Deployment Institute	New York (NY), 2017
	Remade – Reducing Embodied-energy and Reducing Emissions	Rochester (NY), 2017
	IACMI – The Institute for Advanced Composites Manufacturing Innovation	Knoxville (TN), 2015 Polímeros e compósitos
	Power America	Raleigh (NC), 2014 Semicondutores de banda larga
Comércio	NIIMBL - The National Institute for Innovation in Manufacturing Biopharmaceuticals	Newark (DE), 2016 Biomanufatura

Fonte: elaborado pelo autor a partir de <http://manufacturingusa.com/institutes>.

A evolução do programa pode ser vista no site da Manufacturing USA², que disponibiliza uma série de informações, inclusive relatórios anuais. Não houve descontinuidade no governo Trump, ainda que tenha havido menor ímpeto que no governo Obama.

Caracterização de 4.0 e manufatura avançada

Sinteticamente, manufatura avançada ou Indústria 4.0 pode ser entendida pela convergência de tecnologias disruptivas, integradas, com equipamentos conectados em todos os sentidos (o que tende a ampliar o alcance de cada uma delas), tendo como suporte um grande poder computacional (processamento rápido de grande massa de dados), o que viabiliza uso de algoritmos sofisticados para grandes massas de dados (*big data*) além de biotecnologia e nanotecnologia. Dados são produzidos a partir de nova geração de sensores, o que viabiliza a chamada “internet das coisas” (IoT – *internet of things*).

Portanto, Indústria 4.0, ou transformação digital, ou digitalização, pode ser vista como a convergência, o empacotamento de um conjunto de tecnologias, cada uma delas relativamente conhecidas, mas não conhecidas em funcionamento articulado. A digitalização acelera processos, acelerando também suas disfunções. Daí a necessidade de testes para que o sistema seja projetado para funcionar sem muitas interrupções.

O ponto, já conhecido em teoria de produção, é que, num sistema integrado, as variabilidades produzidas num ponto são rapidamente exportadas para outros pontos do sistema, e, à semelhança da teoria do caos, o sistema pode entrar em colapso.

Um exemplo, que levantei em pesquisa anos atrás, ilustra bem os problemas de propagação de problemas por integração digital, ainda que naquela época nem se cogitasse a integração tipo 4.0. Pesquisei em 1989, na Itália, uma fábrica bastante automatizada de transmissões e eixos traseiros de caminhões. Na época, eram os sistemas flexíveis de manufatura (FMS). A empresa possuía vários centros de usinagem e sistema automático de medição das peças para controle de qualidade. Se uma dimensão de uma peça não estivesse no padrão, a informação era enviada para o sistema central,

2. Disponível em: <https://www.manufacturingusa.com/>.

que localizava onde tal dimensão foi produzida (qual máquina, qual programa de usinagem) e automaticamente corrigia os parâmetros do programa (por exemplo, aumentando o avanço da ferramenta no material caso a peça estivesse com excesso de material). Como mandava a boa técnica da época, a medição era feita logo *online*, ou seja, diretamente em algumas máquinas, para detectar rapidamente os problemas que emergissem. Robôs foram acoplados a máquinas e efetuavam medição das peças através de mecanismos “apalpadores” acoplado em sua “mão”. Ótima abordagem, exceto que... a vibração das máquinas levava a que os robôs acoplados a elas vibrassem também, algumas medições saíam erradas, o sistema central detectava a dimensão que estaria fora do padrão, efetuava correções a partir de medida errada, e os erros se multiplicavam, o sistema entrava em *loop*. Os operários, com beneplácito da gerência da produção, acabavam por desligar o controle pelos robôs. A integração pressupõe ausência de problemas. Tenho muitos outros exemplos similares – em pintura em fábrica de automóveis em São Bernardo do Campo, usinagem pesada em São José dos Campos...

Não é muito trivial colocar diferentes sistemas para interagirem. Daí muitos testes, muita preparação para se conseguir chegar num bom padrão. Daí as fábricas-laboratório, como a do InovaUSP (“Fábrica do Futuro”)³, *testbeds* etc.

Ué, se já havia integração, como mostra o exemplo acima, ainda que com problemas, o que de novo tem a “4.0”? Fala-se em integração eletrônica em locais de trabalho desde os anos 1960. É claro que as fábricas dos anos 1960 e de hoje são muito diferentes. Ao longo do tempo, a evolução dos computadores possibilitou aumento expressivo na velocidade de processamento (tratamento mais rápido de mais dados)⁴, de transmissão da informação

3. Disponível em: <https://sites.usp.br/fabricadofuturo/>.

4. Esse ponto costuma passar despercebido, mas é fundamental. Como imagem, pense nas diversas gerações de telefonia celular (2G, 3G, 4G, 5G...), cuja capacidade de transmissão de dados aumentou sistematicamente de geração para geração. Alguns exemplos: meu trabalho de formatura, feito em 1979 na Poli – uma pesquisa com 1.500 bancários do Estado de São Paulo sobre processo de trabalho –, foi processada em SPSS no então computador central da USP. 30-40 minutos para leitura dos 4.500 cartões perfurados (se não houvesse problema), resultados disponíveis entre 12h e 24h. Em 1986, a subseção do DIEESE no então Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo processou 100.000 questionários respondidos por operários (poucas questões por respondente): o processamento levou pouco mais de 24h. Ainda, colega meu de turma na Poli fez um modelo de sequenciação da produção para uma fábrica de cadernos (qual modelo deveria ser feito em qual máquina a cada momento): o processamento levou mais de 20h. Ou seja, não é um problema de modelagem matemática, é um problema de ter resposta em tempo hábil para a tomada de decisão, pois não adianta saber o que deveria ser feito 20 horas atrás.

entre computadores, sensores e atuadores (ex.: um motor). Ou seja, desenvolvimento de poder computacional para captura, processamento e recepção de dados. Simultaneamente, aumento da disponibilização de dados, viabilizada por sensores para captá-los.

Grosso modo, o cerne da Indústria 4.0 está em poder computacional + dados.

Do ponto de vista da arquitetura dos sistemas, a integração dos anos 1980 (CIM – *Computer Integrated Manufacturing*) era basicamente *top down*, como uma árvore hierárquica. Um computador central dava ordem para máquinas na produção, do tipo: use tal programa de usinagem para produzir tal parte. Hoje, a arquitetura é de rede: todos conectados com todos, em todos os sentidos. Uma máquina se conecta com a que está ao seu lado, com o computador central, com sensores.

Vamos descrever um pouco cada uma das tecnologias inerentes à 4.0. Elas fazem sentido interligadas, mas é mais fácil entendê-las se tratadas isoladamente.

Redes de computadores

Equipamentos (CPUs) interconectados. Não apenas a representação comum de computadores (desktops, laptops, mainframes), mas também processadores embutidos em equipamentos – máquinas operatrizes, por exemplo, motores e que tais. É um número incrivelmente grande. O senso comum associa *chip*, processadores àqueles de microcomputadores – uma busca que fiz na internet por “processadores” mostra primordialmente aqueles de computadores (Intel e AMD, por exemplo). São processadores nos quais são inseridos *softwares* diversos, como sistemas operacionais tipo Windows ou Linux, programas de escritório tipo Microsoft Office ou Open Office, e assim vai.

Mas há os chips dedicados, microcontroladores, que podem envolver o processador e outras funções, projetados para um fim precípuo, como automatizar uma máquina ou um celular. O *software* já vem nele carregado. Chamados de SoC (*system on a chip*), SiP (*system in package*) ou assemelhado, a depender da configuração, são mais baratos, pois o espectro é mais limitado, e se prestam para instrumentalizar um gigantesco número de objetos.

São bilhões de controladores espalhados por aí. Interligados, formam redes de computadores, a base da Indústria 4.0.

Mas é preciso ter rede, algo que conecta os diferentes pontos. Aqui entra o 5G, conexão pela internet, ao lado das redes proprietárias, qual sejam, redes de uso exclusivo de seus donos – uma empresa, uma casa etc.

📶 Internet das coisas (IoT – *internet of things*)

Um “chipzinho” colocado numa “coisa” possibilita que essa coisa seja conectada em rede, como o micro de uma casa com o ponto de *wi-fi* ou a impressora. Por que “coisa”? Pois dá para conectar qualquer coisa: equipamento, sensor, motor, celular, roupa com *chip* vestível, sensor na pele de uma pessoa monitorando seus sinais vitais, fechadura elétrica de porta, e assim por diante.

Na indústria, o vital são os sensores e atuadores. Sensores captam o estado de algo (como o termômetro mede se alguém está com febre) e, via IoT, são conectados em rede. Por exemplo, motores elétricos industriais podem ser instrumentalizados com IoT para captarem dados de seu funcionamento e, no mínimo, possibilitar uma melhor manutenção preditiva/preventiva. Uma *startup* brasileira usa IoT para monitorar elevadores – há gigantes empresariais que fazem coisas similares.

IoT, junto com poder computacional, permite transferência massiva de dados entre equipamentos e “coisas”, viabilizando Indústria 4.0, cidades inteligentes e todos esses rótulos lastreados em redes computacionais.

Uma barreira são os diferentes protocolos de cada fabricante, o que dificulta a conexão entre fabricantes diferentes. Isso aconteceu no início da automação bancária no Brasil, quando cada um dos grandes bancos possuía seu próprio sistema. Depois, surgiram consórcios para padronização, como o Banco24Horas. O mesmo está acontecendo com IoT.

Definição bem humorada é dada pelo Tecnoblog⁵ – gosto da expressão “suspeitos habituais”:

“O conceito de Internet das Coisas, ou Internet of Things (IoT) é o de uma enorme rede de dispositivos conectados, mas não limitada

5. Disponível em: <https://tecnoblog.net/263907/o-que-e-internet-das-coisas/>.

aos suspeitos habituais. Seu computador, *smartphone*, *tablet* ou *set-top box*, entre outros, são *gadgets* que dependem da internet para funcionar apropriadamente, assim como equipamentos de grande porte como servidores de grandes empresas.”

Assim, há interconexão do mundo físico (coisas) com o digital (rede). IoT pode gerar muitos e muitos dados. Dado em si é um número. Organizado e processado, pode ser um negócio.

📶 Inteligência Artificial / *Machine Learning* / *Deep Learning*

Antigamente *machine learning* foi chamada de estatística computacional, mas, convenhamos, *machine learning* ou inteligência artificial é muito mais sexy. Sob esse rótulo escondem-se coisas diferentes, desde processamentos com base em agrupamentos de cunho estatístico, redes neurais e algoritmos diversos.

Independente da abordagem, IA evita o “afogamento em números”, comum em quem não domina técnicas quantitativas. A abordagem quantitativa tem seus problemas, assim como os têm a qualitativa. Não dá para trabalhar grandes bases de dados sem algoritmos e técnicas adequadas.

A bola da vez, no início dos anos 2020, é *machine learning*, aprendizado de máquina. Mais dados gerados vão sendo integrados na base de dados, o algoritmo reprocessa, com mais dados bons os resultados são melhores, a máquina “aprendeu”. Assim, pode haver, pela máquina, a dedução do que fazer, sempre a partir dos dados, com todos os problemas que dados têm: preconceitos sem fim, retratando a sociedade.

O site Neurotech assim define *machine learning*⁶:

“[...] em vez de programar normas do tipo ‘se-então’, os desenvolvedores apresentam exemplos de situações passadas e informam o que aquela informação representa. Pode ser a ocorrência de uma fraude, uma tentativa de invasão a um sistema, uma compra

6. Disponível em: <https://www.neurotech.com.br/quais-as-diferencas-entre-inteligencia-artificial-machine-learning-e-deep-learning/>.

realizada ou uma imagem. A partir da alimentação de um número de casos, o computador “descobre” as características dos casos e generaliza para fornecer respostas corretas em situações futuras.

A Aprendizagem da Máquina, em tradução livre, é o ato de usar algoritmos, técnicas, dados e procedimentos para programar uma máquina através de aprendizagem, a partir de exemplos, tornando-a apta a resolver problemas. Assim, ela é capaz de identificar padrões, realizar atividades repetitivas, aprender com erros, prever comportamentos e, finalmente, ser usada para tomar decisões.”

O agrupamento estatístico pode levar a paradoxos. Por exemplo, pode-se fazer aprendizado de máquina para análise de concessão de crédito bancário. Mas, dadas as características da modelagem estatística, não se sabe justificar por que conceder crédito à pessoa A e não conceder à pessoa B. Porém, a regulação bancária, que vem do Acordo de Basileia, exige a explicação do porquê conceder crédito a alguém, devido às questões de exposição ao risco. Isso faz com que empresas financeiras invistam no que se chama de *explainable AI*, ou seja, um algoritmo que explique a decisão proposta pelo sistema de *machine learning*.

A evolução do *machine learning* levou ao chamado *deep learning*, que usa algoritmos mais sofisticados, baseados em redes neurais e similares. É um detalhe aqui, mas como o termo volta e mexe aparece, preferi falar dele, ainda que muito rapidamente.

Os diversos ramos da inteligência artificial florescem agora por motivos simples: há poder computacional e há dados. Sem esses dois requisitos, IA seria uma brincadeira matemática.

Há enorme discussão dos possíveis impactos da IA, e de questões éticas envolvidas. Reconhecimento de imagens pode levar a diagnóstico médico automatizado? Sistemas de tradução automática podem abalar o trabalho de tradutores e de escolas de idiomas? Quem seria o responsável por diagnóstico médico errado (como experimentalmente já aconteceu), pelo atropelamento de um carro “autônomo” (como já aconteceu), por atribuir um crime à cor da pele do suspeito num reconhecimento facial. Sim, as polícias muitas vezes o fazem, no Brasil e no mundo, mas se pode, em tese, identificar o policial. Se a “prova” for o reconhecimento de máquina, como proceder em eventuais injustiças?

Realidade aumentada, visão computacional

Há um conjunto de tecnologias associadas à visão. São emblemáticos os óculos tridimensionais e os sistemas de realidade aumentada. Uma busca na internet vai mostrar uma série de vídeos onde operários de manutenção, usando óculos de realidade aumentada, fazem manutenção orientados por o que aparece na tela dos óculos.

Fotônica, eletrônica flexível (“vestível”)

A eletrônica avança não só no poder computacional, mas também em suas formas. Há o desenvolvimento de eletrônica flexível, tema de um dos laboratórios do programa norte-americano de manufatura avançada (vide Tabela 4.1). Com ela, pode-se inserir microcontroladores em roupas e mesmo no corpo humano. Impossível não pensar nas inúmeras possibilidades e consequências com a maturação de tais tecnologias (confiabilidade e preço baixo).

A fotônica, por sua vez, trata da emissão, processamento e propagação de luz. Substitui os circuitos elétricos por circuitos de luz, o que já vem sendo utilizado em telecomunicações, com uso de fibras óticas, que conduzem luz, enquanto fios de metal conduzem energia elétrica.

Materiais avançados, armazenamento de energia

Materiais mais leves levam à redução do dispêndio energético em transportes, por isso aviões buscam estruturas de fibra de carbono e compósitos. E, com a ciência dos materiais associada à nanotecnologia, à biotecnologia e biologia sintética, há possibilidade de criação de muitos materiais para usos específicos.

Uma das vertentes mais promissoras para a pesquisa de novos materiais é a do armazenamento de energia. As tecnologias atuais de baterias de baixo custo são à base de chumbo, como nos automóveis. São pesadas, e precisam de grande volume para armazenamento de grandes quantidades de energia, não sendo adequadas para mobilidade em geral (transporte, equipamentos móveis e similares), pois peso e volume necessários para armazenar a quantidade exigida de energia tornam seu uso inviável. Porém, a disponibilização de armazenamento de altas quantidades de energia de forma compacta e segura pode transformar

o mundo de forma significativa, pela possibilidade de descentralização da geração e armazenamento energéticos. E baterias têm a ver com materiais.

📶 **Manufatura aditiva (3D), robôs colaborativos e outras tecnologias de transformação manufatureira**

Provavelmente, a discussão do 3D teve seu auge quando um revólver foi impresso na casa de uma pessoa. Muita discussão ocorreu quando as primeiras impressoras surgiram: descentralização das fábricas e outras. Até o momento, seu uso é limitado, como acontece com quase todas as tecnologias que se difundem.

Há várias tecnologias para 3D, mas, basicamente, funciona como uma lasanha. A máquina vai depositando o material (plástico, metal, conforme a maquia e o que se quer fazer) por camadas. Depositada uma camada, começa a deposição da outra, sendo o cabeçote da máquina (o que faz a deposição) dirigido por um microcontrolador. A tecnologia atual de tratamento de metal é por fundição, deformação (como na estamparia, forjaria e similares) ou arranque de material (torno, fresa etc.). As propriedades desses processos são conhecidas há centenas de anos. Mas não há experiência acumulada de como uma peça de metal impressa em 3D se comporta ao longo dos anos. As camadas podem se soltar? Bolhas pode surgir?

Mas há enormes potencialidades com a manufatura aditiva. Peças de formatos complexos podem ser feitas com relativa facilidade, inclusive misturando materiais. O que parece limitar a difusão é o preço dos equipamentos para uso industrial efetivo (não para impressoras domésticas com fio de plástico), e a falta de histórico de como os materiais adicionados se comportam no tempo.

📶 **Nanotecnologias, biotecnologia, bionanotecnologia, bioprocessos, bioprodutos**

Por fim, e não exaustivamente, é preciso mencionar as coisas muito pequenas. Os materiais nanoestruturados podem ter propriedades surpreendentes, como no caso do grafeno. Nanobiotecnologia já tem sido usada há muito tempo para nanoencapsulamento de princípios ativos

de cosméticas para rosto: o princípio ativo é encapsulado numa camada nanoestruturada de gordura ou similar, que se derrete conforme vá sendo absorvida pela pele, liberando o princípio ativo no local que ele precisa ser liberado. Isso economiza material caro (princípio ativo) e melhora a eficiência do produto. Três empresas brasileiras de cosméticos se associaram com o IPT e a Embrapii (financiamento) e desenvolveram a tecnologia básica, cada uma encapsulando o seu princípio ativo.

Com bio e nanobio abre-se um enorme campo para a criação de bioprocessos em substituição aos processos químicos tradicionais, e bioprodutos. Por exemplo, o plástico “I’m Green”, marca registrada da Braskem, é produzido a partir de etanol. Mudanças genéticas em plantas podem levar a que uma planta produza um produto hoje produzido quimicamente. Há um campo enorme, com enormes problemas éticos e, em princípio, também ambientais.

A lista de tecnologias relacionadas com manufatura avançada pode ser enorme. Quem dá mais?

POLÍTICA PARA QUEM PRECISA DE POLÍTICA?

Na seção anterior tratamos rapidamente das origens políticas dos programas alemão e norte-americano de manufatura avançada. Vamos gastar mais tinta com esses programas, particularmente com o norte-americano, por duas razões simples: é mais abrangente que o alemão, e eu o conheço muito melhor.

Ambos os programas se inserem numa grande e eficiente rede de políticas de apoio à inovação, com dispêndios públicos bi(tri)lionários. Só um exemplo: o programa *Clean Sky*, para o avião do futuro da União Europeia (leia-se, empresas Airbus e associada), dispendeu em subsídios diretos (dinheiro para o caixa das empresas), 1,8 bilhões de euros. E há o *Clean Sky* 2, adicionados aos programas da França, da Grã-Bretanha, da Alemanha... A compra de automóvel elétrico é subsidiada diretamente na França, na Holanda (que discute excluir o subsídio), e assim vai.

A Alemanha mantém o sistema Fraunhofer – quem não conhece, procure se informar, é impressionante, apóio qualquer tipo de inovação com um grau inusitado de subsídio direto, que derruba os custos efetivamente incorridos pelas empresas no desenvolvimento de produto. O programa alemão é fortemente baseado em integração computacional. Possui coordenação com múltiplos atores, como é típico no sistema alemão de relações de trabalho. Envolve muitas universidades e empresas, coordenação governamental e muito, muito marketing: 4.0, rótulo alemão, virou sinônimo de manufatura digitalizada. Até esse capítulo cai no “conto” de tratar 4.0 como sinônimo de transformação da indústria.

Os Estados Unidos têm uma miríade de programas, muito direcionados, baseados em *roadmaps* tecnológicos realizados pelos diversos Ministérios (Departamentos), que indicam quanto vai ser investido em ciência para conhecimento de princípios científicos, quanto em tecnologia básica, quanto em desenvolvimento de produto. Contam com enorme rede de laboratórios nacionais, especializados, e rede específica de laboratórios de pesquisa em saúde (*National Institutes of Health*⁷), programas de treinamento, programas de apoio à pequena empresa (SBIR), programas de difusão de tecnologias maduras para empresas tradicionais e assim vai.

A Casa Branca, sede do Executivo dos EUA, mantém um escritório de política em ciência e tecnologia (*Office of Science and Technology Policy* – OSTP) estabelecido pelo Congresso em 1976, e que, via decreto presidencial de 1993, abriga o Conselho Nacional de Ciência e Tecnologia (*National Science and Technology Council* – NSTC). O OSTP articulou o programa de manufatura avançada, hoje conhecido como *Manufacturing USA*⁸.

O portal do Manufacturing USA⁹ mostra que não houve descontinuidade durante os anos Trump. A criação de institutos continuou, e uma visita ao portal deles mostra um conjunto de novos aportes, novos projetos.

7. Disponível em: <https://www.nih.gov>.

8. Em 20 de maio de 2016 entrevistei no OSTP, na Casa Branca, Megan Brewstef – *senior advisor for advanced manufacturing*. As relações da Presidência dos EUA com o tema são diretas. A entrevista durou horas, pois enquanto estava lá houve uma tentativa de atentado – alguém forçou entrada e foi detido, mas por segurança toda entrada e saída foi bloqueada, não podíamos sair da sala onde conversávamos, e ficamos horas conversando. A Casa Branca recruta, como bolsistas, recém doutores de escolas de primeira linha. Megan era egressa do MIT. Considera uma honra trabalhar na Casa Branca, apesar do baixo ganho. Mas me disse que isso abria todas as portas para trabalhos posteriores em outros locais.

9. Disponível em: <https://www.manufacturing.gov/>.

Os institutos são criados a partir de edital público, criado pela coordenação geral do Programa (a coordenação executiva fica no NIST – *National Institute of Standards and Technology*, o Inmetro americano e mais um pouco, ou melhor mais muito), mas viabilizado por um dos Ministérios. Devem formar uma espécie de consórcio com participação da academia e de empresas, muitas vezes de governos locais, e recebem um aporte não reembolsável de US\$ 70 milhões em 5 anos, que deve ser complementado por recursos privados, o que é fator de destaque na concorrência. O Instituto MxD (*Manufacturing x Digital*) de Chicago alavancou, logo no seu início, US\$ 350 milhões em recursos privados.

Dois pontos para finalizar esse bloco de política pública. Olhando a Tabela 4.1, parece que estamos tratando de ficção científica, o que só revela o atraso brasileiro. Os editais não são para desenvolvimento de ciência, são para desenvolvimento de produtos que sejam comercializados. Formalmente, seria um empurrão pré-competitivo, mas na prática há indicações que vão além disso. O foco é criar negócio (sempre justificado por emprego...) a partir da ciência, manter a hegemonia pelo domínio tecnológico. Segundo ponto, há enorme previsibilidade nos temas dos editais. Quando estive nos EUA em 2016 para pesquisa sobre o Programa, marquei entrevista com um conhecido no RPI – *Rensselaer Politechnic Institute*, em Troy (NY), pois descobri na internet que ele organizava reunião preparatória sobre edital que o DoD (Departamento de Defesa) queria lançar. Dois dias antes da reunião, eu estava fazendo entrevistas no MIT com participantes locais do consórcio Lift (ver Tabela 4.1), e meu conhecido entrou em contato, pedindo para que nossa conversa fosse no MIT. Na conversa, perguntei o que ele fazia no MIT, e ele disse que o RPI e o MIT estavam articulando uma proposta para o consórcio de robótica, cujo edital seria lançado. Perguntei como ele sabia que seria lançado. Ele respondeu que, pelo *roadmap* do Ministério, ficava claro que robótica avançada seria um dos próximos temas, e eles já queriam se preparar. Ou seja, não há muitas surpresas, o Estado planeja, impulsiona, os provados colocam grana pois vai dar negócio, a roda, roda. Os *roadmaps* sinalizam a prioridade para investimentos em ciência (para domínio de princípios científicos), em desenvolvimento de tecnologia, em desenvolvimento pré-competitivo, e assim por diante. Simples. Difícil é fazer...

E O TRABALHO?

Paralelamente a essa avalanche tecnológica, há um conjunto de mudanças organizacionais em curso que lhe são aderentes. A crise da COVID-19 acentuou o trabalho à distância, que é facilitado por computadores com boa capacidade e boa conexão internet (5G ajuda...). O teletrabalho pode funcionar, por um lado, para atividades rotinizadas, padronizadas (como atendimento telefônico, contabilidades, atividades padrão de escritórios) e, por outro, para atividades individualizadas, estilo “profissional” (no sentido dado por (MINTZBERG, 1983) que trabalha isoladamente (esteriótipos: advogado, escritor, médico, parecerista técnico). A pandemia e os inúmeros meses de trabalho em casa mostraram que as coisas que fogem do padrão, ou que não foram bem padronizadas, podem ser mais problemáticas. O ramal da pessoa que podia tirar dúvida de procedimento não atende, eu não sei o celular dela (que é dela, não da empresa), mando e-mail, aguardo dias pela resposta... não é eficiente. Mas, efetivamente, parece haver uma tração para tal tipo de padronização e para o teletrabalho como o que vimos na pandemia – empresas economizam aluguel e despesas de espaço (luz, água, seguro, telefone etc.), e muitos trabalhadores podem achar bom, pois não perdem tempo no trânsito, têm mais liberdade de horário. Vamos ver até que ponto a sobrecarga de trabalho não vai rebaixar expectativas otimistas.

Mas o ponto é que trabalho remoto inibe inovação. Entrei em contato com várias pessoas de inovação em empresas, e eles estavam dando um jeito de voltar a trabalhar na sede pelo menos por alguns dias, senão não funciona.

Nesse meio termo, as empresas estão pressionadas por pelo menos dois movimentos simultâneos e integrados: projetos em estilo “ágil”¹⁰ e transformação digital. O estilo “ágil” diminui a formalidade para desenvolvimento de projetos e promove a interação entre os membros de uma equipe (*squad*): menos documentação, reuniões rápidas em pé e um monte de coisas estilosas assim. Porém, ninguém define investimentos de centenas de milhares de reais numa reunião em pé num corredor... Entrevistas que fiz em 2019 e 2020 mostram que o “ágil” não é muito aplicado para atividades de investimento ou risco altos. O Manifesto tem sua lógica, e os seguidores

10. Esse nome vem do *Manifesto for Agile Software Development* de 2001. Veja <http://agilemanifesto.org/>. A Wikipedia tem uma boa descrição (https://pt.wikipedia.org/wiki/Manifesto_%C3%81gil).

acabaram fazendo um bom empacotamento e simplificando termos, o que facilita a difusão nas empresas.

A transformação digital é o lado da “demanda” de boa parte das ofertas dos programas alemão e norte-americano. Devemos categorizar tal transformação:

Digitalização de processos operacionais, da rotina;

- ❶ Melhorar a experiência do consumidor – atendimento , manutenção etc.;
- ❷ Articular dados e análise de dados para criar novas plataformas de crescimento da firma. É o filé da digitalização. Dados como insumos para negócios novos. Normalmente, cria-se uma área de dados, assim como empresas que querem fazer inovação radical sistematicamente criam uma “função inovação radial”, como foi criada, antes, a função Marketing, Finanças, Produção etc¹¹.

Relembrando: um conjunto de empresas grandes, com muito poder de fogo, acompanhado por outras com grande ambição, estão envolvidas em produzir e lançar inovações radicais sistematicamente. Inovação radical passa a ser vista como atividade estratégica, a ser desenvolvida numa área específica (função organizacional, conforme a teoria), que se articula em rede para dentro e para fora da empresa. É o que se chama de ambidestria: a empresa faz atividades correntes de produção e inovação incremental, mas também consegue fazer inovações radicais que revolucionam seu negócio. Veja a Embraer, envolvida com carro voador; a Mahle, com processo de produção de etanol; a Braskem, com plásticos de origem vegetal; a Natura, com bioingredientes; a Aché, com molécula inédita; a Ourofino, com produtos veterinários inéditos; além de Weg, Boticário, Petrobras, Jacto, CBMM e algumas outras, infelizmente poucas para o tamanho do Brasil.

A atividade de inovação radical está mais para artesanato do que para manufatura. Boa parte de seu desenvolvimento é imprevisível, ou seja, não se consegue saber *a priori* que ações ou atividades são necessárias, quando, com quais competências e recursos, em que contexto. Isso contrasta forte-

11. Para uma discussão sobre função organizacional, função inovação e organização para inovação radical, veja Salerno & Gomes (2018).

mente com a produção de serviços e fabril padronizada. A produção muitopadronizada é séria candidata à terceirização, à expatriação para locais com custos mais baixos (não só, mas principalmente, custo salarial baixo).

Fechando o tópico: suponho que se a Ford estivesse produzindo um modelo atual, mais novo, não fecharias as fábricas no Brasil. Até agora¹², ela não anunciou fechamento da parte de desenvolvimento de produto – engenharia e campo de provas.

PARA COMPLICAR: BRASIL NA RETAGUARDA, ABC (LEIA-SE B) SOZINHO

A indústria brasileira é fraca e despreparada para o que parece ser a emergência de um novo ciclo de crescimento – pelo menos, assim espero, reduz nossos problemas. Criada basicamente pela lógica de substituição de importações, atraída por um mercado interno fechado e de tamanho razoável, não enorme. Substituir importações implica criação de competências, foco em produção, e estímulos para a produção, que, pelo menos durante a ditadura militar, foi pautada por salários baixos, baixa movimentação operária, restrições à organização nos locais de trabalho – o que os sindicatos atuais incorporaram, com honrosas exceções, posto que cômodo.

Assim, a indústria radicada no Brasil é especializada em *commodities* industriais. Há vários indicadores disso:

 Pesquisa do Ipea baseada em microdados do IBGE mostrou que apenas 1,7% das empresas industriais radicadas no Brasil inovam e diferenciam produtos (o que não significa inovação radical nem que não atuem em mercados comoditizados, mas já é alguma coisa). 21% das indústrias, que detêm 63% do faturamento do setor e 49% do emprego, são especializadas em produtos padronizados. Pior, 77% das indústrias, que respondem por 38% do total dos empregos industriais no país, não diferenciam produtos e têm produtividade menor do que as especializadas em *commodities* (DE NEGRI, SALERNO & CASTRO, 2005).

12. Fevereiro de 2021.

 Poucas empresas brasileiras lideram os principais setores econômicos no Brasil (SALERNO, 2012), o que dirá no mundo. Ocorre que, multinacionais, com raríssimas exceções, têm centro decisório fora do Brasil; o desenvolvimento de produto, quando há, não é tão forte quanto nas matrizes. Mesmo a participação na sociedade tende a ser mais fraca – um levantamento de doações para o desenvolvimento do respirador emergencial feito pela Poli em 2020, ou para minimizar impactos da pandemia e de suas consequências, poderia mostrar o ponto.

 Mesmo as empresas brasileiras mais inovadoras atuam em mercados comoditizados, como Petrobras, Braskem, Citrosuco, CBMM, algumas farmacêuticas.

 A indústria tem forte peso das cadeias automotivas e de petróleo. A Petrobras demandava fortemente empresas de serviços de engenharia no Brasil, como mostram Salerno e Freitas (2013).

Resumindo, a indústria radicada no Brasil ainda é caracterizada pela metalmeccânica, inova muito pouco, e os centros decisórios estão majoritariamente no exterior. Praticamente não há empresas de microeletrônica, química fina, “sistemas 4.0”, fotônica, nanomateriais... O peso crescente da Zona Franca de Manaus só atrapalha – basta importar para lá e internalizar no mercado interno. É um subsídio surreal para importação... É preciso pensar outra política para a Amazônia e sobretudo para Manaus.

Automotiva & ABC

A crise da Ford é sintomática do papel marginal que a indústria automobilística radicada no Brasil acabou assumindo recentemente. Mesmo com os incentivos para P&D (Lei do Bem, Inovar-Auto, Rota 2030), há sinais de que a atividade de projeto de produto passou a ter menos importância aqui, quando já foi responsável por vários derivativos.

O setor automotivo vive a encruzilhada da eletrificação. Já nos anos 2010 algumas montadoras despendiam mais em P&D para eletrificação do que para melhoria dos motores a combustão interna. Empresas de autopeças fornecedoras de motor a combustão buscam diversificar seu portfólio – vide Mahle, que comprou empresa de motor elétrico e diversifica negócios.

Mas não há desenvolvimento importante – se há – das grandes montadoras e autopeças em eletrificação no Brasil. A engenharia aqui está voltada para segmentos que perdem importância nos negócios das empresas. Ainda que se possa discutir se o carro elétrico tem melhor pegada ambiental do que o carro a etanol, a sociedade e a indústria já criaram o futuro de carro elétrico¹³.

A tecnologia *flex* não é “brasileira”, é das empresas. Pode ser feita em qualquer lugar, mas biocombustíveis tipo etanol não parecem estar no radar de *policy makers* e empresas na China, na Europa e mesmo nos Estados Unidos. Para piorar, nos anos 2010 houve reversão, na prática, da política de incentivo ao etanol como substituto da gasolina, com impacto em várias usinas sucroalcooleiras.

Dado o arrasto das montadoras num tecido produtivo lastreado na eletromecânica, a perda da importância relativa do Brasil como local de projeto de produto e produção leva a impacto forte nas regiões tradicionais como o ABC, particularmente São Bernardo. Mais à frente discutiremos brevemente as encruzilhadas sindicais.

PENSANDO NOS POSSÍVEIS “IMPACTOS SOCIAIS”

A expressão “impactos sociais” não me agrada muito. Dá a impressão que a parte da sociedade que “sofre” os impactos está parada, no estande de tiro da quermesse para ser atingida. O protagonismo seria da “tecnologia” ou do que quer que esteja impactando. Prefiro indicar possibilidades de mudança, e os “impactos” vão depender da ação dos atores sociais, da dinâmica econômica e da regulação. Assim, podemos ver algumas tendências:

Simplificação de procedimentos, acesso a novos serviços e produtos:

- ↳ Telediagnóstico, telecirurgia, combate a fraudes fiscais, acesso à informação, negócios baseados em dados, novos materiais viabilizando novas aplicações, bioprocessos substituindo processos químicos e metalmecânicos tradicionais;

13. Em 2017 fiz um levantamento em alguns veículos de imprensa sobre carro elétrico. Durante um período, havia mais de um texto por dia exaltando-o, acriticamente. Isso “cria” o futuro.

↳ Controle à distância, hierarquização decisória.

👤 Automação/redução significativa de atividades de apoio:

↳ Serviços, retaguardas, controles.

👤 “Bolas de cristal” catastrofistas – escolha a sua. Normalmente, extrapolam as relações produtivas atuais, quando há também criação de novos negócios, exigências de novas competências. De qualquer forma, servem para alertar a sociedade de que o assunto é importante, ajudando a mobilização daqueles que seriam afetados, aumentando a sensibilidade para políticas que levem em conta possíveis impactos. Frey e Osborne (2013), por exemplo, apontaram que 47% dos empregos nos EUA estariam em “alto risco”;

👤 Por outro lado, cresce a importância da engenharia de computação/ciência de dados, uma vez que dados e seu controle passaram a ser fonte de lucros. Por decorrência, cresce a demanda de profissionais competentes para trabalharem com o tema nos mais diversos tipos de empresas. Aí a realidade do nosso sistema educacional cobra o preço: formamos muito pouca gente, sem nem entrar na discussão sobre a qualidade da formação.

Todas essas possibilidades apontam para novos contornos de disputa pela hegemonia tecnológica e econômica entre países, regiões e empresas.

Condicionantes dos “impactos”

Os impactos são condicionados pelo tempo de difusão dessas tecnologias, pela regulação geral na sociedade e pela divisão internacional do trabalho. Desconfio, por exemplo, que a discussão que quadros de alguns Estados centrais fazem sobre as tecnologias chinesas para 5G têm como pano de fundo a disputa pela hegemonia tecnológica em 5G, ou seja, as tecnologias que habilitam transmissão de dados estilo 4.0 e cidades inteligentes. Não sou especialista em cibersegurança, mas o escândalo das escutas norte-americanas de conversas de diversos chefes de estado (Brasil e Alemanha, pelo menos) relativiza muito as conversas sobre a China. Antes, já houve o “vazamento” de códigos de comunicação argentinos para o Reino Unido

durante a guerra das Malvinas. Como não há empresas brasileiras com tecnologia própria, ficamos no meio do fogo cruzado.

A velocidade da adoção dessas tecnologias depende da resolução de problemas técnicos, que muitas vezes não dependem apenas de recursos – vide que até agora, apesar do muito investido, não se conseguiu processo viável para fusão nuclear (a que imita o Sol), para produção de energia. O carro autônomo tem inúmeros problemas técnicos de segurança, assim como baterias para carros elétricos ainda não terem uma versão tão estável quanto a de chumbo é para carros com motor a combustão. Há grandes problemas de cibersegurança, o que pode retardar investimentos em transformação digital.

Evidentemente, a velocidade e qualidade da regulamentação, a infraestrutura (redes etc.) e a disponibilidade de mão de obra qualificada, e a qualidade das políticas públicas vão mediar o alcance e o impacto das transformações.

DESAFIOS AO TRABALHO E AOS SINDICATOS

O projeto e a produção de sistemas para 4.0 ajudariam a manter um tecido produtivo saudável. Para tanto, há necessidade de boas escolas de engenharia que formem muita gente, mas formamos poucos cientistas de dados e engenheiros de computação. Há necessidade de visão abrangente/sistêmica para análise, diagnóstico e elaboração de soluções.

O trabalho com sistemas tipo 4.0 acirra as discussões de separação física entre o trabalhador e o processo de produção. A atuação profissional é mediada por sistemas, por signos, linguagens. Além da necessidade de conhecer o processo de transformação em si (usinagem, reação química etc.), há de se entender a lógica dos sistemas, a representação que fazem, sua inércia, para poderem intervir adequadamente ao invés de virarem “escravos” da máquina. Obviamente, isso depende do modelo organizacional implantado em cada empresa.

Portanto, profissionais tendem a ser mais produtivos e a se destacarem se tiverem boa formação básica para compreender o sistema, pensar em como utilizá-lo em sua profissão, ter capacidade de diagnóstico para localizar problemas do sistema, e usar sua criatividade para usar o sistema como

apoio, não como centro. Matemática dos ensinos fundamental e médio ajuda na abstração; física e química no ensino médio ajudam na interpretação de fenômenos. Não gosto dessa coisa de “matemática para o trabalhador” que algumas escolas de formação sindical utilizavam – não sei se ainda o fazem. O trabalhador, antes de tudo, é cidadão, e deve ter escolaridade básica geral, não para uma determinada atividade. Atividades azedam mais rápido do que leite, formação básica geral é perene.

Toda essa conversa retorna à discussão de décadas atrás sobre polarização de funções. Haveria um conjunto pequeno de ótimos empregos na condução dos sistemas de tipo 4.0, e um monte de empregos de segundo ou terceira linha?

Sindicatos...

O ABC – mas por justiça deveríamos falar “São Bernardo” – foi berço do “novo sindicalismo”. Tinha como bandeiras a mudança do modelo sindical (“liberdade e autonomia”), organização nos locais de trabalho, o que implicaria numa mudança de um sindicalismo pulverizado por municípios e setores, mantido independentemente de seus associados devido à contribuição sindical. Isso leva a sindicatos com pouca ação sindical, a sindicatos e federações e confederações patronais com baixíssimo contato com empresas, pois ganham o pão de cada dia sem precisarem ir à padaria.

A pouca organização sindical nos locais de trabalho – o que existe além das comissões de fábrica em São Bernardo? Além de discussões ideológicas gerais do tipo hegemonia à la Gramsci, como a difusão de sistemas tipo 4.0 se dá em ilhas e a prestações, requer negociação constante. É preciso perceber e localizar problemas cedo, o que é muito facilitado pela organização na base, por conhecer a empresa, conhecer o processo de trabalho.

Sem inserção nos locais de trabalho, como montar uma pauta? O que negociar, ou buscar negociar? Controle via *software*, definido fora da empresa; qualificação, manutenção, transição de trabalhos, e assim por diante.

Como se pode perceber, não estou muito otimista sobre o sindicalismo brasileiro. Se já é difícil para sindicatos estruturados nacionalmente, como na Alemanha e na Itália, o que dizer daqui?

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DO TRABALHO – ABET. Seminário Interdisciplinar da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho: Modelos de Organização Industrial, Política Industrial e Trabalho. *Anais*. São Paulo: ABET/USP, 1991.

ARBIX, G.; SALERNO, M. S.; ZANCUL, E.; AMARAL, G.; LINS, L. M. O Brasil e a nova onda de manufatura avançada. *Novos Estudos CEBRAP*, v. 36, n. 3, p. 29-49, 2017.

BURNIER, M.; CÉLÉRIER, S.; SPURK, J. *Des sociologues face à Pierre Naville: l'archipel des savoirs*. Paris: L'Harmattan, 1997.

BUTERA, F. *L'orologio e l'organismo: il cambiamento organizzativo nelle grande imprese in Italia*. 3rd ed. Milão: Franco Angeli, 1988.

DE NEGRI, J. A.; SALERNO, M. S.; CASTRO, A. B. Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras. In: DE NEGRI, J. A.; SALERNO, M. S. (Eds.). *Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras*. Brasília: IPEA, 2005.

DECCA, E. *O nascimento das fábricas*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

DIEESE. *Trabalho e reestruturação produtiva: 10 anos de Linha de Produção*. São Paulo: DIEESE, 1994.

EHN, P. *L'informatica e il lavoro umano: la progettazione orientata al lavoro di manufatti informatici*. Roma: Meta, 1990.

FLEURY, A. *Organização do trabalho industrial: um confronto entre teoria e realidade*. 1978. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

FLEURY, A.; VARGAS, N. *Organização do trabalho: uma abordagem interdisciplinar*. São Paulo: Atlas, 1983.

FREIRE, C. T.; ARBIX, G.; SALERNO, M. S. *Inovação, manufatura avançada e o futuro da indústria: uma contribuição ao debate sobre as políticas de desenvolvimento produtivo*. Brasília: ABDI, 2017.

FREY, K. B.; OSBORNE, M. *The future of Employment: how susceptible are jobs to computerization?* Oxford: Oxford Martin School, 2013.

FRIEDMANN, G. *Le travail en miettes*. 1st ed. Paris: Gallimard, 1956.

- FRIEDMANN, G.; NAVILLE, P. *Traité de sociologie du travail*. Paris: Colin, 1962.
- GORZ, A. *Crítica da divisão do trabalho*. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- IG METALL. Aktive belegschaft. *Der gewerkschafter*, v. 39, n. 1, p. 36, 1991.
- MARCHISIO, O.; FIOM CGIL TERRITORIALE DI BOLOGNA. *Frammenti di sindacato: dai casi ai contratti*. Milano: Franco Angeli, 1990.
- MARX, K. *O Capital - livro 1: o processo de produção do capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.
- MINTZBERG, H. (1983). *Power In and Around Organizations*. Prentice-Hall, INC., Englewood Cliffs, N. J.
- NAVILLE, P. *Vers l'automatisme social?* Paris: Gallimard, 1963.
- RUDNITSKY, R.; MOLNAR, M.; GAYLE, F.; LIANG, H.; FRONCZEK, L.; JAHANMIR, S.; BRUNNER, Z. *Manufacturing USA Annual Report, FY 2018, Advanced Manufacturing Series (NIST AMS)*. Gaithersburg: National Institute of Standards and Technology, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.6028/NIST.AMS.600-5>
- SALERNO, M. S. *Flexibilidade, organização e trabalho operatório: elementos para análise da produção na indústria*. 1991. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- _____. *Projeto de Organizações Integradas e Flexíveis: Processos, Grupos e Gestão Democrática via Espaços de Comunicação-Negociação*. São Paulo: Atlas, 1999.
- _____. Inovação tecnológica e trajetória recente da política industrial. *Revista USP*, v. 93, p. 45-58, 2012.
- SALERNO, M. S.; FREITAS, S. L. T. U. A influência da Petrobras no desenvolvimento tecnológico: o caso dos institutos de ciência e tecnologia na região sudeste. In: TURCHI, L. M.; DE NEGRI, F.; DE NEGRI, J. A. *Impactos tecnológicos das parcerias da Petrobras com universidades, centros de pesquisa e firmas brasileiras*. Brasília: IPEA, 2013.
- SALERNO, M. S.; GOMES, L. A. V. *Gestão da Inovação [mais] Radical*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2018.

SEMINÁRIO Internacional Padrões Tecnológicos e Políticas de Gestão: comparações internacionais. *Anais*. São Paulo: DA-FEA-USP/DS-FFLCH-USP/DEP-EPUSP, 1989.

SEMINÁRIO Padrões Tecnológicos e Políticas de Gestão: Processos de Trabalho na Indústria Brasileira. *Anais*. São Paulo: DPCT-IG-UNICAMP/DE-FFLCH-USP/DA-FEA-USP, 1988.

SMITH, A. *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

VELTZ, P.; ZARIFIAN, P. Vers de nouveaux modèles d'organisation? *Sociologie du Travail*, v. 35, n. 1, p. 3-25, 1993.

CAPÍTULO 5

TRAJETÓRIA, DESAFIOS E OPORTUNIDADES COMPETITIVAS E DE INOVAÇÃO DO GRANDE ABC

ANAPATRÍCIA MORALES VILHA

INTRODUÇÃO

Considerando que o Grande ABC paulista ainda abriga um dos maiores polos industriais do país, cuja estrutura e desempenho econômico oferece grande importância para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo e do país, este capítulo tem por objetivo examinar a trajetória, desafios e oportunidades competitivas e de inovação da região.

Trata-se de uma área bastante conhecida em âmbito nacional, especialmente por sua história no século XX. Seu parque industrial constitui a maior aglomeração industrial da América Latina, especialmente com a presença das cadeias produtivas dos setores automotivo e petroquímico.

Este capítulo parte do pressuposto de que a produção de bens e serviços tecnologicamente mais densos e com valor agregado promove uma mudança estrutural na economia e explica a longo prazo o crescimento das economias capitalistas, já que são fontes de retornos crescentes de escala e difusores do progresso tecnológico. Nesse sentido, tem-se a preocupação de discutir a trajetória de constituição do processo de desindustrialização e de mudanças no tecido industrial e tecnológico da região, apontando fragilidades e oportunidades impostas pelo cenário recente.

Os principais resultados levantados revelam que a região do Grande ABC perdeu competitividade ante a outros espaços econômicos, além de um baixo desempenho no acesso aos instrumentos disponíveis de fomento à P&D e inovação, sendo necessário ampliar suas capacidades tecnológicas e

inovativas, combinando as bases produtivas já existentes com a promoção de novas vocações e segmentos econômicos.

Uma alternativa que permite reposicionar as estruturas produtivas do Grande ABC é a reconversão industrial, associando fortes instrumentos de políticas industriais e tecnológicas que levem em consideração a trajetória e as especificidades institucionais, políticas e industriais da região, associadas a outras iniciativas com potencial de alavancar a região sob o ponto de vista econômico, tecnológico e inovativo.

NOTAS SOBRE A TRAJETÓRIA DO SISTEMA LOCAL DE INOVAÇÃO DA REGIÃO DO GRANDE ABC

No contexto das mudanças no padrão produtivo mundial iniciado na década de 1970, as alterações mais evidentes no Brasil ocorreram a partir da década de 1990, em especial no setor industrial, em virtude da exposição do mercado interno ao ambiente competitivo internacional.

Em momento anterior, com o processo de industrialização no Brasil nas décadas de 1950 e 1960, a região do Grande ABC enfrentou uma desarmonia entre o modelo produtivo instalado na região e sua dinâmica competitiva (MASKIO, 2019). Organizada em cadeias produtivas, as oscilações sofridas no Grande ABC por essas atividades refletem a fragilidade de boa parte dos setores econômicos instalados na região, em termos de inovação e de diversificação de mercados.

O modelo de industrialização por substituição de importações estabelecido nesse mesmo período forjou a entrada de capital estrangeiro e empresas multinacionais para complementar os papéis desempenhados inicialmente pelo Estado e o setor privado nacional, preenchendo com celeridade as lacunas na matriz industrial brasileira. Por seu turno, as empresas multinacionais passaram a mimetizar em cada país que atuam como subsidiárias as estruturas de suas matrizes, não gerando contrapartidas estratégicas locais (ROSELINO & DIEGUES, 2020).

Em que pese o fato de a economia industrial da região ser ampla e diversificada, além da significativa expansão do setor terciário, esses processos não tiveram o potencial de contrabalancear eficazmente o peso específico das empresas em setores líderes da região do Grande ABC, instaladas no período da política de industrialização por substituição de importações (ANAU, 2019).

Na década de 1970 já se registrava alguns movimentos de desconcentração industrial na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), incluindo o Grande ABC, provocados não apenas por incentivos fiscais, como também por esforços de atração da atividade industrial para o interior do estado. Somam-se a este quadro a ampliação da rigidez da regulação ambiental e as alterações nas legislações de uso e ocupação do solo, que foram reduzindo a disponibilidade de espaços viáveis de serem ocupados por atividades industriais. Esse movimento prosseguiu na década de 1980, quando a crise econômica acentuou seus efeitos e deu maior visibilidade ao tema na região do Grande ABC (CERQUEIRA SILVA, 1994).

Ainda na esteira dessa trajetória, chama a atenção a reorientação da política de desenvolvimento econômico do governo federal a partir do final da década de 1980, cujo impacto provocou um importante ponto de inflexão à economia do Grande ABC. Até então, o sistema produtivo do país estava voltado principalmente ao mercado interno, favorecido por mecanismos protecionistas, que em certa medida o distanciou do padrão tecnológico e das mudanças produtivas ocorridas no ambiente internacional.

Contudo, com a abertura da economia, a rápida redução das barreiras protecionistas existentes no país ampliou o grau de concorrência no mercado nacional. A expansão da oferta de bens importados obrigou o setor produtivo a se reorganizar, estrutural e estrategicamente, para uma nova dinâmica econômica. A expectativa dos defensores dessa nova estratégia era de que a ampliação da competição levasse à alteração da trajetória tecnológica da economia do país, especialmente no setor industrial em um primeiro momento, que ficou estagnada em consequência da acomodação proporcionada pelas barreiras protecionistas e da dependência do capital externo e suas estratégias produtivas (VILHA et al., 2013).

Nesse percurso, acentuava-se a tendência de novas atividades industriais se localizarem fora das áreas metropolitanas, fugindo das chamadas “deseconomias de aglomeração” (PACHECO, 1996). Ainda sob a mesma perspectiva, Azzoni (1986) mostra que “o fenômeno observado em São Paulo estaria próximo de um espraiamento da indústria dentro da área mais industrializada do país, em um processo de ‘desconcentração concentrada’”.

Em alguma medida, a abertura dos mercados e seus desdobramentos influenciaram as iniciativas adotadas na região, que visaram reorientar a trajetória produtiva e tecnológica local. Entre essas iniciativas, incluíram-se os esforços para formação e consolidação de alguns Arranjos Produtivos

Locais (APLs), além da criação de algumas incubadoras de empresas, de forma que possibilitassem fomentar o surgimento de empreendimentos inovadores e novas vocações tecnológicas e produtivas, além de fortalecimento das cadeias de micro e pequenos empresários instalados na região, expansão e melhoria dos serviços de formação profissional, atração de serviços de maior intensidade tecnológica, bem como formação de um polo tecnológico regional.

Não se pode negligenciar o tecido industrial ainda existente na região do Grande ABC que se diferencia das demais regiões brasileiras. Há a existência de universidades no campo das engenharias, e a chegada da UFABC com a chancela da pesquisa científica e tecnológica e com o empenho de se inserir nas problemáticas da região descortinou novas possibilidades para o adensamento das iniciativas tecnológicas e inovativas.

Por outro lado, manteve-se certa debilidade dos atores políticos, científicos, tecnológicos e inovativos do Grande ABC em coordenar as ações de investimento, reorientação e compromisso com o desenvolvimento regional, influenciando a dinâmica atual das atividades econômicas, bem como do seu potencial de expansão (VALENTE & VILHA, 2014).

A construção de um ambiente regional que permita o desenvolvimento e a difusão de tecnologia, bem como o avanço do setor produtivo envolve diversos desafios, os quais não serão esgotados ainda. Não obstante, é imprescindível considerar que no ambiente regional, os agentes econômicos devem aproveitar-se da proximidade geográfica, institucional e cultural, que pode criar facilidades de transação entre os agentes, conforme sinalizam os estudos de Mazzucato (2014) e que podem ser alvos do percurso atual e futuro do Grande ABC, a ser discutido mais adiante.

REGIÃO DO GRANDE ABC E A ANÁLISE DE DADOS ECONÔMICOS, TECNOLÓGICOS E INOVATIVOS SELECIONADOS

Entre os anos de 1990 e 2010, a economia do Grande ABC cresceu à taxa média de 1% ao ano – considerada inferior quando comparada às economias paulista e brasileira.

Conforme observaram Valente e Vilha (2014), a desarticulação entre os diversos atores do Grande ABC e a falta de uma liderança regional fragiliza

a constituição de um sistema local de inovação, considerando, sobretudo, a baixa interação das empresas locais com as universidades, além do distanciamento das grandes empresas multinacionais, considerados importantes agentes para a movimentação da economia local.

Os dados da Pesquisa de Inovação Tecnológica (PINTEC/IBGE) tabulados para a amostra de empresas do Grande ABC revelam que entre fins da década de 1990 e meados da década de 2010 houve redução do dispêndio das empresas industriais nas atividades inovativas em relação à receita líquida de suas vendas (MASKIO, 2019).

Ainda segundo pesquisa de Maskio (2019), as atividades inovativas de maior relevância presentes nas empresas instaladas na região estão relacionadas à aquisição de máquinas e equipamentos e realização de treinamentos para atividades de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). Não obstante, essas atividades não conseguiram mobilizar e desenvolver conhecimento endógeno, tampouco mecanismos de transferência de tecnologia às empresas nacionais da região. Essa variável, em parte, é oriunda da baixa interação das empresas com centros de pesquisa, universidades e institutos de pesquisa locais, conforme aponta também os registros da PINTEC.

A trajetória dos indicadores da PINTEC em empresas da região do Grande ABC também revelou a priorização da melhoria da eficiência produtiva interna das empresas, com o aumento da importância das atividades de inovação em processos comparativamente a inovação em produtos, mostrando-se alinhado aos objetivos centrais de manutenção da participação da empresa no mercado, melhoria da qualidade do produto e redução de custos (MASKIO, 2019).

Em cenário semelhante, também se observou a existência de um baixo nível de acesso a mecanismos de financiamento voltados a P&D e inovação dos agentes do Grande ABC. Enquanto Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos, São José dos Campos e Sorocaba responderam por 44% dos contratos do Programa de Pesquisa Inovativa em Pequenas Empresas (PIPE) da FAPESP entre 1996 e 2017 – somando 790 contratos –, a região do Grande ABC realizou 42 contratos no mesmo período.

No que concerne o Programa de Pesquisa em Parceria para Inovação Tecnológica (PITE) da mesma instituição, Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos, São José dos Campos e Sorocaba estabeleceram 22 contratos no período entre 1997 e 2015, representando 11% do total de contratos, enquanto o Grande ABC realizou apenas 2 contratos no mesmo período (MASKIO & VILHA, 2018).

Do total de contratos da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) no período entre 2006 e 2017, observou-se que apenas 2,42% foram captados por instituições do Grande ABC, perfazendo um total de 38 contratos de fomento à CT&I envolvendo empresas, instituições acadêmicas e de pesquisa. No mesmo período, as cidades de Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos, São José dos Campos e Sorocaba realizaram 672 contratos, totalizando 42% de todos os contratos realizados no Estado de São Paulo junto à FINEP (MASKIO & VILHA, 2018).

Apenas no caso da Lei do Bem ressaltou-se uma pequena melhora, quando a participação de agentes da região se eleva para 7,4% do total de contratos firmados com instituições localizada no estado paulista, estando fortemente vinculados a esforços produzidos por grandes empresas multinacionais que atuam na região (MASKIO & VILHA, 2018).

Considerando os dados e indicadores tecnológicos e inovativos trazidos aqui, é possível apontar que o Grande ABC apresenta baixo desempenho no acesso aos instrumentos disponíveis de fomento à P&D e inovação. Isso pode ser explicado, em parte, pela morfologia da composição dos setores econômicos instalados na região (que são majoritariamente maduros sob o ponto de vista tecnológico). A esse fato, soma-se o baixo nível de conhecimento dos agentes públicos e privados sobre como acessar esses instrumentos, bem como a aversão ao risco e o posicionamento muitas vezes reativo à inovação de grande parte do setor produtivo da região, especialmente entre as pequenas e médias empresas.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES DO GRANDE ABC EM CONTEXTO RECENTE

Como sinalizado na seção anterior, os indicadores tecnológicos e inovativos do Grande ABC analisados apontam para a ausência de um sistema de inovação dinâmico que seja capaz de integrar os atores regionais para gerar competências capazes de tornarem-se fatores diferenciais de competitividade. Ademais, a ausência de lideranças fortes que sejam capazes de aglutinar demandas junto às esferas estadual e federal do governo enfraqueceu a região ao longo dos anos.

Isto posto, é lícito afirmar que a região perdeu competitividade frente a outros espaços econômicos, devendo reposicionar uma via de desenvolvimento que fomente e recomponha a base de fatores capazes de ampliar suas capacidades tecnológicas e inovativas, combinando os setores produtivos existentes com a promoção de novas vocações e segmentos econômicos, especialmente aqueles mais intensivos em tecnologia e que permitam ampliar o valor adicionado e a geração de empregos.

Entre os fatores que dificultam a reorientação do modelo de desenvolvimento econômico do Grande ABC, destaca-se a baixa efetividade dos esforços de articulação dos atores regionais, em especial no que tange à capacidade de harmonização dos diferentes interesses das cidades em torno de um projeto de desenvolvimento comum.

Não se pode desconsiderar os efeitos do afastamento das grandes empresas da região a projetos de desenvolvimento local. Com efeito, os investimentos realizados pelo capital externo têm sido atraídos para regiões que apresentam diferenciais competitivos e oportunidades tecnológicas e de negócios.

De forma subjacente ao cenário tecnológico e econômico recente vivido no Grande ABC, o fechamento de fábricas na China no início de 2020 provocado pela pandemia da COVID-19 chamou a atenção para a elevada dependência de muitos fabricantes de insumos e componentes de outros países, com nítidos efeitos para as cadeias globais de valor. Também se assiste à perda de volume de produção e demanda das empresas e desdobramentos para as políticas comerciais e de investimento dos países (OCDE, 2020).

Diante deste cenário, é possível que assistamos a um processo de compressão da extensão das cadeias de valor da indústria, com maior concentração do valor agregado e redução do investimento internacional em ativos físicos produtivos (IEDI, 2020).

Para Lee, Malerba e Primi (2020), o momento exige o gerenciamento de uma agenda política industrial e tecnológica variada nos países, com foco no desenvolvimento de competências tecnológicas das empresas domésticas, bem como na adequação das condições econômicas para produzir e exportar bens e serviços com competitividade.

A esse respeito, uma alternativa que pode ser compreendida como uma via de transição para a ressignificação das estruturas produtivas na região do Grande ABC é da reconversão industrial, tida como a capacidade de reação das empre-

sas diante das incertezas sistêmicas e dos mercados baseada na apropriação de oportunidades a partir da adaptação ou reorientação da atividade produtiva para outros produtos, serviços e mercados (BRESCIANI & VILHA, 2020).

Nesse contexto, esforços combinados na direção de mudanças técnicas pelas empresas e políticas industriais e tecnológicas pelo governo podem ser a pedra angular no debate da reconversão industrial e podem envolver políticas de proteção e abertura dos mercados, instrumentos de financiamento, mudanças tecnológicas, estratégias de expansão dos negócios e novos formatos organizacionais (BERNAL et al., 2014).

Para cimentar as ações ligadas à reconversão industrial, é preciso ter em conta as necessidades e especificidades dos países e regiões onde se formula essa estratégia. É lícito, portanto, levar em consideração as diferenças econômicas, tecnológicas e sociais dos países e regiões para formular programas de reconversão industrial (RODRÍGUEZ, 2017).

Para Rodríguez (2017), o processo de reconversão industrial em países localizados na Europa permitiu à região se inserir de forma mais importante no contexto econômico e competitivo global, elevando suas taxas de crescimento. Nesses países, o modelo segue o entendimento de supremacia política do setor público, onde o papel do governo é bastante significativo e a caracterização do livre mercado assume feições distintas dos contornos assumidos pelos estadunidenses (WOODROW, 1995).

O esforço para o desenvolvimento de um programa de reconversão na região do Grande ABC deve salientar a importância da capacidade da indústria local a partir da formulação de políticas industriais para ampliação da competitividade das empresas já instaladas, incentivando o esforço de geração de inovação tecnológica.

Isso passa por um diagnóstico dos setores econômicos mais afeitos à reconversão das estruturas produtivas para atendimento de mercados existentes e potenciais, compras governamentais e encomendas tecnológicas. É importante também definir instrumentos de apoio para qualificação de negócios e tecnologias, mecanismos de cooperação empresarial e de proteção a setores competitivamente mais vulneráveis, além de instrumentos para a nacionalização da produção de alguns bens intermediários e finais atualmente importados, combinados com o crédito e subvenção econômica às empresas nos horizontes de médio e longo prazos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo teve por objetivo examinar a trajetória e os desafios e oportunidades competitivas e de inovação do Grande ABC – que experimentou no século XX a construção de sua pujança industrial associada a mudanças importantes em seu tecido empresarial, especialmente decorrentes dos efeitos da desindustrialização e da atratividade de negócios por outras regiões do Brasil nos anos 1990.

Os dados analisados mostram que o Grande ABC apresenta baixo desempenho no acesso aos instrumentos disponíveis de fomento à P&D e inovação. Em contexto recente, mais especificamente com a crise econômica provocada pela pandemia da COVID-19 em 2020, acelerou-se a perda de volume de produção e demanda das empresas na região.

A reconversão industrial, compreendida pela capacidade de reação das empresas a partir da adaptação ou reorientação da atividade produtiva para outros produtos, serviços e mercados pode salientar a importância da capacidade da indústria local a partir formulação de políticas industriais para ampliação da competitividade das empresas da região, incentivando a geração de inovação tecnológica.

Para Mazuccato e Quaggiotto (2020), os países mais bem sucedidos em lidar com a crise provocada pela COVID-19 são aqueles que estabelecem diálogos produtivos com o setor privado, investindo em capacidades críticas e firmando contratos de compras e encomendas para atender o interesse público, não restando, tão somente, intensificar os investimentos para estabilizar as economias nacionais.

Nessa direção, um programa de reconversão industrial desenhado para o Grande ABC deve articular políticas industriais e tecnológicas e considerar soluções subjacentes cuja experiência logrou êxito em algum momento da história da região, que quando combinadas com iniciativas ainda não experimentadas pode intensificar os resultados para a economia local.

Entre as iniciativas em destaque tem-se o adensamento de Arranjos Produtivos Locais (especialmente envolvendo empresas de pequeno e médio porte com pouca densidade tecnológica); atração de investimentos empresariais em novas cadeias produtivas com sinergias à capacidade industrial já instalada (como materiais embarcados, manufatura avançada, biotecnologia, nanotecnologia); articulação da política regional; alavancagem de mecanismos de fomento ao empreendedorismo e desenvolvimento de novos negócios; e interação entre empresas, universidades e poder público.

REFERÊNCIAS

ANAU, R. V. Impasses e oportunidades para a construção de um Sistema Regional de Inovação no Grande ABC. *Cadernos Metropolitanos*, v. 21, n. 45, p. 551-572, 2019.

AZZONI, C. *Indústria e Reversão da Polarização no Brasil*. São Paulo: IPE/USP, 1986.

BERNAL, P. C. B.; MOLINA, O. G.; RODRÍGUEZ, J. S. L. La reconversión industrial de la siderúrgica integrada en Colombia. *Estudios Gerenciales*, v. 30, p. 451-460, 2014.

BRESCIANI, L. P.; VILHA, A. M. The industrial front and the pandemic crisis in Brazil: the missing agenda. In: *XXIII SEMEAD Seminários em Administração da USP*, 2020.

CANO, W. *Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970-2015*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

CERQUEIRA SILVA, S. L. *Crise e ajuste da indústria da Grande São Paulo - 1980/1993: um estudo do caso da região do ABC*. 1994. Dissertação (Mestrado em Economia). Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Campinas, 1994.

INSTITUTO DE ESTUDOS DO DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL – IEDI. *A crise do coronavírus e a estratégia industrial*, 2020. Disponível em: https://iedi.org.br/media/site/artigos/20200225_covid_estrat_indl.pdf. Acesso em: 29 maio 2020.

LEE, K. MALERBA, F. PRIMI, A. Fourth industrial Revolution, changing global value chains and industrial upgrading in emerging economies. *Journal of Economic Policy Reform*, v. 23, n. 4, 2020.

MASKIO, S. *Políticas de Desenvolvimento Econômico Regional e Inovação Tecnológica: um estudo sobre a economia do Grande ABC*. 2019. Tese (Doutorado em Ciências Humanas e Sociais). Universidade Federal do ABC, Santo André, 2019.

MASKIO, S.; VILHA, A. M. Inovação no Grande ABC: um olhar a partir da Lei do Bem e outros instrumentos de fomento. In: VILHA, A. M.; PRATA, A.; FERREIRA, F. (Org.). *Contribuições dos incentivos fiscais da Lei do Bem para P&D+I no Brasil*. 1ª ed., v. 1, p. 51-74, 2018.

MAZZUCATO, M. *O Estado Empreendedor: Desmascarando o mito do setor público versus setor privado*. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

MAZZUCATO, M.; QUAGGIOTTO, G. The Big Failure of Small Government. *The Project Syndicate*, 19 maio 2020. Disponível em: <https://www.project-syndicate.org/commentary/small-governments-big-failure-covid19-by-mariana-mazzucato-and-giulio-quaggiotto-2020-05>. Acesso em: 29 maio 2020.

ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT – OCDE. COVID-19 and Global Value Chains: Policy Options to Build More Resilient Production Networks. *OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)*. Paris: OECD Publishing, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1787/04934ef4-en>. Acesso em: 20 jun 2021.

PACHECO, C. A. Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. *Revista Economia e Sociedade*, v. 5, n. 1, p. 113-140, 1996.

RODRÍGUEZ, C. H. Reversión industrial en Colombia necesaria para la adecuada inserción en el mercado internacional. *Suma de Negocios*, v. 8, n. 18, p. 150-155, 2017.

ROSELINO, J. E.; DIEGUES, A. C. Limites do arcabouço tradicional de política industrial para o Brasil: elementos para uma abordagem alternativa em um mundo de estruturas fluidas. *Texto para discussão 275*, IE-UNICAMP, 2020.

VALENTE, A. C. M.; VILHA, A. M. Parques Tecnológicos como ambientes inovadores: implicações para o sistema local de inovação do ABC. *XXIV Seminário Nacional de Parques Tecnológicos e Incubadoras de Empresas*. 22 a 26 de setembro de 2014. Belém – Pará: 2014.

VILHA, A. M.; FUCK, M. P.; BONACELLI, M. B. Aspectos das trajetórias das políticas públicas de ciência, tecnologia e inovação no Brasil. In: MARCHETTI, V. (Org.). *Políticas públicas em debate*. 1ª ed. São Bernardo do Campo: MP Editora, p. 251-270, 2013.

WOODROW, C. Jr. Defense Conversion: The Economic Conversion of the American Economy. *Industrial Marketing Management*, v. 24, n. 5, p. 391-409, 1995.

CAPÍTULO 6

ATORES LOCAIS NO PROCESSO DE FECHAMENTO DA PLANTA DA FORD EM SÃO BERNARDO DO CAMPO

JONAS TOMAZI BICEV

FILIPPE AUGUSTO FREITAS MELO

INTRODUÇÃO: GRANDE ABC, SETOR AUTOMOTIVO, DESINDUSTRIALIZAÇÃO

Desde meados da década de 1950, com a chegada dos investimentos das empresas multinacionais do setor automotivo, os sete municípios do Grande ABC (Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra) beneficiaram-se economicamente de sua posição geográfica e da infraestrutura urbano-industrial ali desenvolvida. Apesar de ainda hoje a região representar, em seu conjunto, o 4º maior PIB do país (IBGE, 2017)¹ e o terceiro maior PIB per capita do estado de São Paulo (SEADE, 2019), nos últimos 30 anos, os atores políticos da região têm se notabilizado pelas tentativas de conter o desemprego e, especialmente, a migração ou fechamento de grandes unidades industriais do setor de bens duráveis, como os automóveis e autopeças.

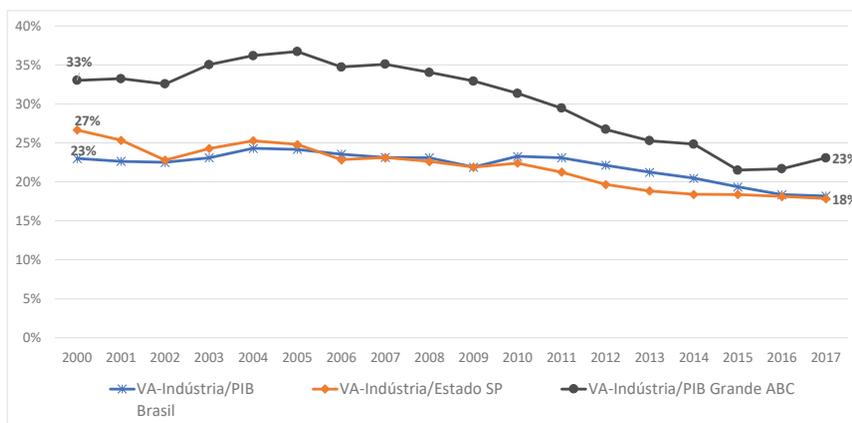
Sob o efeito da expansão das redes globais de produção e a crescente participação da China na produção industrial, o debate sobre desindustrialização se ampliou e ganhou novos contornos. Tregenna (2011) analisou o fenômeno, como o resultado combinado de duas tendências: redução da participação do emprego industrial na totalidade de empregos e do valor adicionado da indústria na composição do PIB de uma região. Além disso – com base no trabalho de Rowthorn e Wells (1987) –, qualificou a de-

1. De acordo com os dados do PIB-Municipal do IBGE, de 2017, os sete municípios do Grande ABC representam um Produto Interno Bruto equivalente a R\$ 118,6 bilhões. Em seu conjunto estão atrás somente de metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Dados disponíveis em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pib-munic/tabelas>.

sinustrialização como “*positiva*”, quando o desemprego industrial decorre de inovações tecnológicas e aumento da produtividade (isto é, quando a indústria preserva a sua participação no PIB e os trabalhadores dispensados são em grande parte absorvidos pelos serviços intensivos em conhecimento); a qual contrasta com a sua variante “*negativa*”, em que a redução do valor adicionado da indústria se combina com desemprego e migração de trabalhadores para as atividades informais (TREGENNA, 2011, p. 6-7).

Ao observarmos, assim, a trajetória recente da economia brasileira (período 2000-2017), nota-se que a participação do valor adicionado das atividades industriais (indústria de transformação, extrativa-mineral, construção civil) no PIB brasileiro, de fato, diminuiu de 23% para 18%. Em conformidade com a tendência nacional, na região do Grande ABC, a queda também foi significativa e a participação da indústria no PIB caiu de 33% para 23% (Gráfico 6.1).

Gráfico 6.1. Participação do valor adicionado do setor industrial no PIB (Brasil, Estado de São Paulo e Grande ABC)

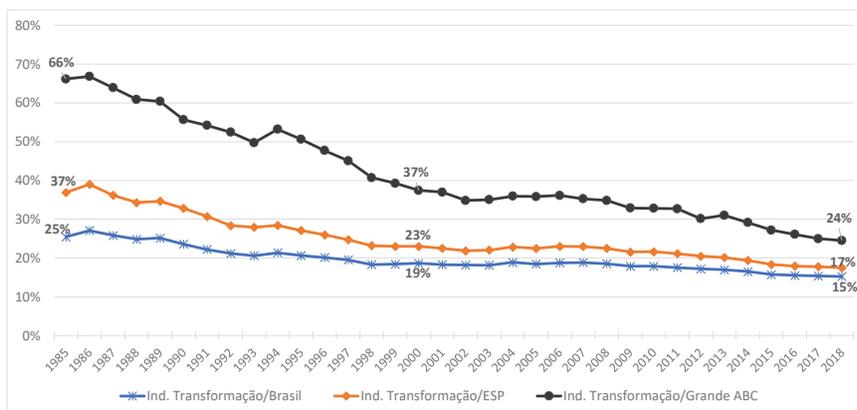


Fonte: Contas Nacionais, IBGE. PIB-Municipal, Fundação Seade. Anos selecionados. Elaboração própria.

A mudança mais significativa, contudo, ocorreu em relação à composição do mercado de trabalho formal. Devido aos processos contínuos de modernização tecnológica do processo produtivo, deslocamento territorial da indústria, terceirizações e diluição das fronteiras entre atividades industriais

e de serviços, entre 1985 e 2018, ou seja, num período de 33 anos, somente a indústria de transformação (isto é, sem os demais setores industriais) reduziu a sua participação de 66% para 24% do total de vínculos de trabalho formais, ativos, nos municípios do Grande ABC (Gráfico 6.2). Apesar da queda, verificada tanto no Brasil (de 25% para 15%) quanto no estado de São Paulo (de 37% para 17% dos empregos), a redução de postos de trabalho no ABC em números absolutos foi ainda mais intensa, onde o total de empregos industriais caiu de 336,7 mil ocupados em 1985 para 180,4 mil ocupados em 2018 (RAIS, ME, 2018).

Gráfico 6.2. Participação da indústria de transformação no total de empregos formais (Brasil, Estado de São Paulo e Grande ABC)



Fonte: RAIS-Vínculos, ME. Anos selecionados. Elaboração própria.

Ao partir do pressuposto, portanto, de que a economia brasileira, em uma perspectiva macro, enfrenta um processo de desindustrialização e desconcentração industrial – que se reflete também no diagnóstico de (re)primarização da pauta de exportações brasileiras e crescimento da importação de bens industrializados –, uma vertente da literatura buscou identificar e qualificar os efeitos desse processo em antigos e novos territórios produtivos. Em relação à Região Metropolitana de São Paulo, Abdal et al. (2019) identificaram um processo de hierarquização da desconcentração industrial e o sustentaram em torno dos seguintes fatos: 1) os movimentos mais intensos da desconcentração regional da indústria no Brasil se fizeram a partir de novos investimentos (isto é, em grande parte, não resultou

na desmobilização imediata de investimentos já existentes); 2) os setores mais dinâmicos da última década estiveram vinculados ao crescimento do agronegócio, extrativismo mineral e atividades intensiva em trabalho, cuja expansão encontra limites nas áreas metropolitanas; 3) em contrapartida à saída de grandes fábricas da indústria de bens semiduráveis (calçadista, têxtil, eletrodomésticos), a expansão da estrutura produtiva industrial para outros municípios concentrou-se num raio de cerca de 200 km da capital paulista, no interior da área definida como Macro Metrôpole Paulista, que reflete a vinculação das atividades industriais às atividades de serviços financeiros, corporativos, de informática e software desenvolvidas na cidade de São Paulo. Segundo os autores, o desenvolvimento concentrado de *Serviços Intensivos em Conhecimento* (SICs)² em São Paulo manteve a posição estratégica do município para a economia nacional e favoreceu a manutenção e o desenvolvimento de atividades industriais de mais alta tecnologia nos anéis Metro e Macrometropolitanos.

Dado que a configuração econômica de uma dada localidade resulta não só de decisões baseadas em custos e vantagens econômicas, mas também de processos políticos e institucionais que influenciam a tomada de decisão e as escolhas dos agentes, outra vertente da literatura buscou identificar as ações e os processos políticos que contribuíram para a continuidade das grandes fábricas do setor automotivo, químico e petroquímico no ABC (RAMALHO & RODRIGUES, 2018; CONCEIÇÃO, 2008; CAMARGO, 2007). Nesse contexto, é preciso destacar a iniciativa de prefeitos da região, principalmente durante as gestões do Partido dos Trabalhadores, que desde o início dos anos 1990 constituíram instâncias intermunicipais de cooperação política e econômica (como o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC) para solucionar os problemas comuns da região, relativos inicialmente à infraestrutura urbana e social. Mais tarde, em meados dos anos 2000, em setores como o petroquímico e o bancário, a Agência de Desenvolvimento foi importante para elaboração de projetos e captação de recursos públicos e privados utilizados na revitalização e modernização da cadeia local do setor de petróleo e gás, plástico, e na criação do Banco do Povo (CAMARGO, 2007).

2. A classificação de Serviços Intensivos em Conhecimento utilizada pelos autores reúne: as atividades de tecnologia da informação, tratamento de dados e hospedagem na internet; serviços de arquitetura e engenharia; atividades de pesquisa e desenvolvimento científico; telecomunicações; atividades jurídicas e contabilidade; publicidade; serviços financeiros; centros de educação superior; saúde e atendimento hospitalar; comunicação e imprensa; atividades artísticas de entretenimento e cultura (ABDAL et al., 2019).

No caso do setor automotivo, em que é dominante a presença das empresas transnacionais, cada qual com sua estratégia de produção global e objetivos em relação ao mercado brasileiro, desde o final dos anos 1990 a atuação dos sindicatos dos metalúrgicos do ABC foi decisiva para negociar, caso a caso, a continuidade dos investimentos, a modernização das plantas e atração de novas plataformas de automóveis. A partir de um repertório de ações sindicais, que envolvem greves nos pontos centrais da cadeia produtiva, flexibilização negociada da jornada de trabalho (como banco de horas, jornadas semanais flexíveis, turno único) e a negociação direta dos sindicalistas com a direção mundial das empresas, as lideranças do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC) lograram (pelo menos até 2018) manter a relevância política e econômica das montadoras da região na estratégia global de produção de automóveis e autopeças para atender, principalmente, o mercado sul-americano. É fato, porém, que houve também custos políticos à organização sindical, expressos pela drástica redução do número de operários diretos, a expansão da terceirização de atividades-meio e serviços auxiliares, incorporação de trabalhadores técnicos, qualificados, sem vinculação prévia com os sindicatos, implementação de células de produção, do trabalho em equipe e outras mudanças organizacionais que estimulam a competição interna e alteram as formas de solidariedade entre os trabalhadores.

Ao negociar a modernização das unidades industriais, é como se o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC fosse obrigado a lidar com dois dilemas. O dilema já conhecido da modernização produtiva, isto é, a tolerância com a crescente eliminação de postos de trabalhos industriais para se evitar um desemprego ainda maior decorrente do encerramento definitivo das fábricas e seus fornecedores; e um segundo dilema, decorrente das novas fábricas e técnicas organizacionais que, apesar de ampliarem o diálogo com a gestão, a segurança e a limpeza dos ambientes de trabalho, incorporam trabalhadores qualificados, de renda familiar média relativamente alta, com expectativas de ascensão profissional que nem sempre são atendidas pelo setor industrial. Nesse caso, embora existam frequentes relatos de descontentamento e críticas às empresas, estudos buscam identificar as razões da recente queda da sindicalização e distanciamento dos trabalhadores das tradicionais formas de ação e organização sindical.

De acordo com a literatura sobre aglomerações industriais, tendem a se manter ou se construir nas proximidades das grandes metrópoles globais, onde estão localizadas as principais universidades e centros de pesquisa avançada, aquelas indústrias que são inovadoras e de setores emergentes,

dependentes da circulação de conhecimento, pesquisadores e de um profundo conhecimento das preferências dos consumidores. A indústria madura, contudo, com processos de produção e montagem já consolidados, em que a inovação de produtos e de produção se dão de modo gradual, tende a se transferir para os “*green fields*” em busca de vantagens fiscais e outros incentivos decorrentes do acesso privilegiado a insumos e matérias primas, facilidades para exportação, mão de obra de baixo custo e incipiente organização sindical (NEVES JÚNIOR, 2018).

Apesar de ser considerada uma indústria madura, a indústria automotiva manteve, durante muito tempo, laboratórios de engenharia nas fábricas do ABC, especializados no desenvolvimento de modelos de automóveis locais e adaptação de componentes à realidade brasileira. O setor automotivo, contudo, é atualmente um dos setores industriais que mais sentem os efeitos das inovações da chamada Indústria 4.0 ou manufatura avançada, “que tem por base sistemas digitais complexos, que ao se integrarem em rede e automatizarem processos, aproximam objetos físicos e virtuais e dão forma a uma produção industrial ainda mais flexível e customizada” (ARBIX, 2017, p. 32)³. Dado que esse novo ciclo de transformações já se faz sentir no ABC, seria o caso da Ford um limite das ações sindicais e da defasagem dos serviços oferecidos na região metropolitana de São Paulo frente às necessidades da nova produção industrial? Ou seria um caso pontual, decorrente de escolhas e revisão da estratégia global da montadora estadunidense?

Ao assumirmos que a saída da Ford é um episódio de grande importância, inclusive simbólica, repleto de acontecimentos que permitem compreender os limites da ação estatal e sindical na atualidade, o argumento apresentado a seguir entende a saída da fábrica e o desmonte da estrutura industrial ali existente como o resultado combinado da baixa participação do Estado, na esfera federal, nas negociações; e da aposta das esferas estadual e municipal em saídas via mercado, que se mostraram pouco atraentes aos investidores do setor industrial, mesmo com as concessões feitas pelos trabalhadores, negociadas junto ao Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Ao final, destacamos que, frente a esse processo, os

3. Em relação às inovações da Indústria 4.0 no setor automotivo, o relatório da IndustriALL, de 2017, destaca: “construção ou transformação de antigas plantas em fábricas inteligentes, digitalização incremental dos processos de produção, sistemas de assistência técnica e cadeia de fornecedores crescentemente integrados por veículos com tecnologia de direção automática. Em relação aos instrumentos de trabalho, cresce a adoção de ferramentas inteligentes que auxiliam os trabalhadores na montagem, assim como a utilização intensiva de tecnologia a laser e da impressora 3D que permite o design perfeito dos componentes com o mínimo de tempo e esforço” (INDUSTRIALL, 2017, p. 24).

trabalhadores se viram entre a resignação de aceitar uma redução de salário para serem incorporados à potencial compradora, e a indignação por verem que esse caminho se fechou e novas oportunidades no mercado de trabalho se apresentam como uma piora drástica em seu nível de vida.

BREVE HISTÓRICO DA FORD EM SÃO BERNARDO DO CAMPO

A Ford Motor Company se instalou em São Bernardo do Campo em 1967, quando comprou uma planta no bairro do Taboão, que pertencia à Willys Overland. A partir de então, foi palco de importantes momentos da história da indústria automotiva no Brasil. No período que inaugurou o chamado “novo sindicalismo”, foi na Ford que surgiu a primeira Comissão de Fábrica (CF) dos trabalhadores na categoria que obteve estabilidade e perenidade no tempo. A CF trazia uma promessa de melhoria nas relações entre empresa e trabalhadores, com o reconhecimento de uma entidade legítima para a negociação das condições de trabalho (RODRIGUES, 1990). Essa experiência foi interrompida em 1986, com a demissão de quase todos os membros eleitos da CF⁴, sendo retomada apenas em 1988, por uma circunstância muito especial.

Em 1986, a Ford e a Volkswagen estabeleceram uma *joint venture* que produziu uma *holding* chamada Autolatina. Por causa da existência de uma Comissão de Fábrica na Volkswagen e da legislação alemã, que incentiva esse tipo de organização, foi possível a reconquista da Comissão na Ford, no final da década de 1980⁵. A Autolatina também legou investimentos em tecnologia nas fábricas, o que implicou num aumento de produtividade com a redução de postos de trabalho. Em 1991, a Ford encerrou a produção de tratores em São Bernardo do Campo e em 1996, após a dissolução da Autolatina, aderiu ao Projeto Ford 2000, responsável por uma reestruturação da fábrica Taboão para a implantação das linhas do Fiesta, em 1996, e do Ka, no ano seguinte.

Foi também nos anos 1990 que a Ford se instalou em Camaçari (BA), num movimento de expansão da produção para novos territórios produtivos, com menor tradição de organização dos trabalhadores, e sob fortes incen-

4. Cf. Eulálio & Passos (2016). Os autores narram como, progressivamente, foram se conquistando melhores condições de trabalho no interior da planta e avaliam possíveis erros que levaram à derrota de 1986.

5. Na Volkswagen, a Comissão de Fábrica era denominada Sistema Interno de Representação. Quando foi reconquistada na Ford, a entidade representativa passou a ter o mesmo nome. Cf. Melo (2018).

tivos públicos. O episódio foi motivo de disputa judicial entre a Ford e o governo do Rio Grande do Sul, pois a empresa havia recebido incentivos para abrir uma fábrica no município gaúcho de Guaíba, mas optou pelo município baiano após receber um pacote de incentivos maior. A disputa se arrastou de 1999 até 2016, quando a Ford aceitou pagar indenização de R\$ 216 milhões para o estado do Rio Grande do Sul.

O processo de reestruturação na planta de São Bernardo do Campo fez com que a unidade perdesse todo o setor da usinagem, conhecido como PTO, para a unidade de Taubaté. No final de 1998, a Ford demitiu 2.800 dos então 6.000 trabalhadores da planta do Taboão. A empresa acabou por voltar atrás em parte das demissões no ano seguinte, após uma intensa mobilização dos trabalhadores. Como parte do acordo para pôr fim ao conflito, a empresa e o sindicato da categoria se comprometeram a procurar soluções conjuntas para o aumento da competitividade da empresa.

Esse compromisso conjunto deu o tom das relações entre empresa e sindicato durante as décadas seguintes: trazer investimentos para manter a fábrica competitiva era sempre necessário, sob pena de fechamento da unidade, podendo, ao longo desse período, a ameaça ser velada ou não.

Por esse motivo, foi importante a negociação que levou a produção de caminhões, produzidos até então na unidade do Ipiranga – fechada em 1999 –, para São Bernardo do Campo, no espaço onde funcionava a antiga usinagem. Foi a partir desse momento que a produção da Ford em São Bernardo do Campo ganhou algumas das características que conservaria até o final, em 2019: era uma fábrica de carros e de caminhões. Porém, como veremos doravante, com a decisão global de sair do mercado de caminhões e com o único veículo de passeio produzido na planta – o New Fiesta – com baixas vendas, a empresa estadunidense decidiu pôr fim à produção em São Bernardo do Campo, contrariando as expectativas dos funcionários de que houvessem novos investimentos que pudessem aumentar a competitividade da planta.

A CRISE DA UNIDADE INDUSTRIAL DA FORD TABOÃO: ANTECEDENTES

No início de 2018, a direção mundial da Ford, sob a liderança de Jim Hackett (CEO, oriundo da área de mobilidade), anunciou a intenção de aumentar, em um período de dois anos, a margem de lucro das operações

globais da empresa de 5% para 8% – margem praticada por concorrentes como a japonesa Toyota. Dentre as medidas anunciadas, estavam o objetivo de reduzir em 10% a sua força de trabalho mundial (cerca de 20 mil trabalhadores) e uma redução de custos globais da ordem de US\$ 25,5 bilhões, cujos recursos seriam utilizados para recuperar o valor das ações da companhia, reposicionar a marca e aumentar a sua participação no mercado de veículos híbridos, elétricos e autônomos.

Os EUA, país de origem da empresa, foram os primeiros a sentir os efeitos da reestruturação. Em abril de 2018, a Ford confirmou a retirada gradual do mercado de modelos como Fiesta, Fusion, Focus, Taurus e Interceptor, ficando com 90% de sua produção na América do Norte (EUA, Canadá e México) restrita aos SUVs, picapes e veículos comerciais (isto é, veículos que dominavam a preferência local). Entre os carros de passeio, apenas a produção do Ford Mustang⁶ (um ícone da indústria estadunidense) e do hatch médio Focus Active seria mantida em território norteamericano. Meses depois, em resposta ao reforço da regulação ambiental, especialmente nos países da União Europeia, e a entrada das empresas de tecnologia no setor automotivo (como a Tesla, Apple, Uber e Waymo), a Ford e a Volkswagen anunciaram, em junho de 2018, uma parceria global para o desenvolvimento de veículos comerciais, como os furgões – que utilizam as mesmas plataformas de montagem dos utilitários esportivos e picapes médias – e investimentos conjuntos nos serviços de conectividade, motores elétricos, tecnologias de direção autônoma e semiautônoma.

Em relação à América Latina, a empresa anunciou o fim da produção do Focus na Argentina, sob protestos dos empregados da fábrica de General Pacheco, mas as mudanças de maior efeito na produção e no emprego estavam previstas para o Brasil. A fabricação e montagem de caminhões eram atividades que a Ford só mantinha em território brasileiro e na Turquia, sendo que no caso turco a produção se realiza por meio de uma *joint venture* entre a Ford e a empresa local Koç Motors, a Ford Otosan. De acordo com Costa Lima (2019), no segmento dos modelos Cargo, F-4000 e F-350 – isto é, no grupo dos caminhões leves, semi-leves e médios –, a Ford saiu de “13,74% do total de emplacamentos em 2016 para 11,99% em 2017 (FENABRAVE, 2016; 2017), complementando um cenário de declínio da sua produção de caminhões, que caiu de 22.199 veículos produzidos em 2014

6. No final de 2019, a Ford apresentou um novo modelo do Mustang, denominado Mach-E. Trata-se de um novo SUV elétrico.

para 9.949 em 2016” (ANFAVEA *apud* COSTA LIMA, 2019, p. 3). Além da crise econômica que afetava o mercado de caminhões como um todo, o ritmo da queda da produção de caminhões da Ford reforçava os indícios de que se tratava de uma reformulação em curso em seu modelo de negócios.

Cabe ressaltar que a regulação ambiental brasileira previa que, a partir de 2020, os caminhões em circulação no país teriam de adotar os motores Euro 6, e isso implicava na exigência de maiores investimentos em pesquisa local e modernização da fábrica que não faziam parte das prioridades definidas pela direção mundial. Como as principais montadoras de caminhões atuantes no Brasil e concorrentes da Ford produziam e/ou comercializavam veículos pesados em diversos países, muitos dos quais com rigorosas restrições à emissão de CO₂, elas já tinham desenvolvido a tecnologia do motor Euro 6, restando apenas viabilizar a sua importação e a montagem local. Em um mercado controlado por oligopólio e, até a chegada dos veículos elétricos e autônomos, considerado maduro (isto é, com inovações pontuais), essa era uma vantagem competitiva significativa.

A planta de São Bernardo do Campo da Ford era responsável pela produção, além dos modelos de caminhão mencionados anteriormente, do Fiesta. A linha havia sido implantada em 2011, e foi comemorada pelo sindicato da categoria. A despeito de, nos primeiros anos, ter obtido um bom desempenho no mercado, o que se viu foi uma queda, nos últimos anos, no ranking de emplacamentos acumulados elaborado pela Fenabrave. De acordo com os dados expostos por Melo (2018), o New Fiesta ocupava, em dezembro de 2014, a 6ª colocação. Em 2015, passou para a 17ª, ocupando a 30ª, e a 34ª nos anos subsequentes. Até junho de 2018, tinha caído apenas uma posição em relação a 2017, porém, ao final do ano, já ocupava a 42ª colocação. O produto também não acompanhou a evolução tecnológica da versão europeia, ficando defasado do ponto de vista global. O veículo, ainda, era produzido com pouco conteúdo local, o que, com a apreciação do dólar no câmbio⁷, levou a um aumento dos custos de produção, devido à sua dependência em relação a uma cadeia produtiva global.

Acompanhando a perceptível queda na competitividade do principal automóvel produzido na planta e a já baixa demanda no setor de caminhões, a

7. A questão cambial, de acordo com o presidente da Ford América do Sul, Lyle Watters, tem afetado todas as operações da Ford no Brasil (WATTERS, 2020). A alta taxa de juros e a alta taxa de desemprego, que prejudica a demanda, também são fatores econômicos que, segundo ele, afetam negativamente as operações da Ford – e de todo o setor automotivo – no Brasil.

Ford firmou, por meio de Acordo Coletivo de Trabalho junto ao sindicato da categoria, o Projeto Fusão. Nada mais era do que o aproveitamento de funcionários de caminhões na linha do Fiesta e vice-versa, de acordo com a demanda. Essa foi uma forma encontrada à época para evitar demissões numa planta que já não operava com 100% de sua capacidade.

Havia, portanto, apreensão tanto dos trabalhadores da base que temiam por seus empregos, quanto dos sindicalistas e membros do CSE (Comitê Sindical de Empresa) e SUR (Sistema Único de Representação)⁸, entidades de representação dos trabalhadores no local de trabalho. Segundo Melo (2018), os relatos dos trabalhadores indicavam uma grande dificuldade de negociar a vinda de uma nova linha para São Bernardo do Campo, para que, por meio desses novos investimentos, fosse conservado o nível de emprego na planta e, por conseguinte, na região (MELO, 2018).

DO ANÚNCIO AO FECHAMENTO DA FÁBRICA: AVANÇOS E PERCALÇOS NA NEGOCIAÇÃO

O processo de fechamento de uma fábrica como a Ford de São Bernardo do Campo possui efeitos para uma gama de agentes sociais, sejam eles econômicos ou não-econômicos. Na qualidade de empresa transnacional⁹, a Ford se insere numa Rede Global de Produção (RGP), que interliga firmas e partes de firmas ao redor do globo, mas também integra economias nacionais. De acordo com Henderson et al. (2011, p. 153), “a natureza e a articulação precisas das redes de produção centradas na firma são profundamente influenciadas pelos contextos sociopolíticos dentro dos quais estão enraizadas”.

8. O CSE é composto por diretores do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e representa apenas os trabalhadores sindicalizados. O SUR representa todos os trabalhadores da unidade fabril, sendo fruto de uma fusão da antiga Comissão de Fábrica e a CIPA (Comissão Interna para Prevenção de Acidentes). Para uma discussão aprofundada sobre esses modelos, conferir, entre outros, Melo (2018).

9. Foge ao escopo deste capítulo recuperar o debate sobre as diferenças entre empresas multinacionais e transnacionais. O que se observa, de acordo com autores como Dicken (2015) e Sklair (2002), é que, desde os anos 1970, há uma tendência à transnacionalização das grandes empresas. Em linhas gerais, as transnacionais são empresas com laços fracos com seus países de origem, seja com relação aos investidores, ou com relação a suas estratégias. Elas organizam sua produção em redes globais, em larga medida, mediante a externalização de parte das atividades que outrora eram realizadas pela própria empresa. A Ford, de acordo com Robinson (2013), se caracteriza dessa maneira.

Isso significa, portanto, que agentes não-econômicos, políticos e sociais são variáveis importantes para a análise de um processo como o do fechamento da Ford Taboão. Henderson et al. chamam a atuação desses agentes de *poder coletivo*. Eles “procuram influenciar companhias em localidades específicas das RGP, seus respectivos governos e, por vezes, agências internacionais” (HENDERSON et al., 2011, p. 158). Entre esses agentes, incluem-se os sindicatos, as associações patronais e organizações representativas de interesses econômicos específicos, além de ONGs, por exemplo.

A decisão da Ford de fechar a planta no ABC Paulista derivou de um processo de reestruturação global da empresa e, portanto, como já foi possível brevemente aquilatar, teve impactos para muito além dos negócios da empresa *stricto sensu*. Nos limites deste capítulo, cabe fazer uma descrição dos papéis desempenhados pelos principais agentes envolvidos na busca por uma solução para o caso: o Estado, em suas três esferas; o sindicato da categoria, principal agente do poder coletivo no caso estudado; e as empresas – a Ford e suas potenciais compradoras.

Em meio a uma conjuntura de incertezas e indefinições, em 19 de fevereiro de 2019 foi feito o anúncio do encerramento das atividades na planta de São Bernardo do Campo. Imediatamente, a decisão provocou a reação dos trabalhadores que, no mesmo dia, reunidos em assembleia, decidiram paralisar as atividades, como protesto contra a decisão da Ford. Com efeito, os trabalhadores permaneceram em greve de fevereiro a abril de 2019, quando houve a retomada das atividades com a finalidade de manter a fábrica funcionando para a apreciação de eventuais compradores – à época, a principal interessada era a empresa de capital nacional CAO, em parceria com investidores estrangeiros.

Da parte do poder público local, as primeiras manifestações surgiram do prefeito de São Bernardo do Campo, Orlando Morando (PSDB), que em entrevista à imprensa no dia 20 de fevereiro – portanto, um dia após o anúncio do fechamento da planta da Ford –, adotou uma linguagem semelhante à do sindicato, ao classificar a decisão da empresa como “inaceitável”. Ao alegar ter sido surpreendido, o prefeito prometeu não medir esforços para a manutenção da unidade e defendeu que se encontrasse uma solução negociada, que se criasse uma política de incentivos fiscais e/ou financiamento de investimentos, com o auxílio das esferas federal e estadual de governo, capaz de convencer a Ford a permanecer em São Bernardo, como tinha ocorrido no mês anterior, após a ameaça da General Motors de sair

de São José dos Campos/SP. De acordo com Morando, a decisão da Ford impactaria as contas do município, que deixaria de arrecadar R\$ 4 milhões em ISS e R\$ 14,5 milhões em transferência de ICMS – sem contar os impactos na economia local causados pelas demissões de funcionários diretos da Ford, terceirizados e outros trabalhadores na cadeia produtiva.

Àquela altura, a estratégia sindical permanecia, numa frente, convencer a empresa a não fechar a unidade do ABC e, noutra, pressionar o Estado para que tomasse parte nessa iniciativa, ainda que a leitura fosse a de que este, por ser atualmente gerido por uma orientação mais liberal, não buscaria intervir na decisão da empresa privada¹⁰. Em paralelo às ações organizadas no interior da fábrica, os sindicalistas marcaram duas reuniões: uma, a ser realizada no dia 1 de março com o vice-presidente da República, Hamilton Mourão, e outra, no dia 7, com a direção mundial da Ford em Dearborn, nos Estados Unidos. A Mourão, os sindicalistas pediram que o presidente Jair Bolsonaro (atualmente sem partido), que tinha viagem marcada para um encontro com o presidente estadunidense Donald Trump, tratasse da questão da Ford em sua visita oficial. Do vice-presidente, ouviram que o Governo Federal não iria interferir na decisão da empresa, mas que cobraria que ela arcasse com a responsabilidade pelos danos à economia local – calcula-se que o total de trabalhadores que perderiam seus empregos ao longo da cadeia produtiva seria de cerca de 25 mil. Dos executivos da Ford, de outro lado, ouviram que não havia como a empresa voltar atrás em sua decisão. A partir de então, o sindicato passou a apostar suas fichas na perspectiva de venda da fábrica para alguma outra companhia do setor automotivo.

O governador do estado de São Paulo, João Doria Jr. (PSDB) – que já na primeira rodada de negociação (no dia 21 fevereiro de 2019) se mostrou um entusiasta da venda da unidade¹¹ – anunciou que três empresas tinham interesse na compra. Além da brasileira CAO, especulavam-se os nomes

10. Cf. entrevista concedida por Rafael Marques, sindicalista histórico na Ford, que esteve na reunião de Dearborn após o anúncio do fechamento, a Jefferson José da Conceição e Gisele Yamauchi. De acordo com ele, “ao que parece, a Ford projetou um cenário para o fechamento da fábrica de São Bernardo em que haveria baixa reação das esferas de governo, a partir, sobretudo, do fato de que os atuais governos têm uma visão mais liberal. A empresa deve ter tomado como pressuposto que a reação seria baixa porque estes governos compartilham da visão de que o setor privado tem todo o direito de tomar esta decisão, sem o envolvimento do estado” (CONCEIÇÃO; YAMAUCHI, 2019, p. 12).

11. Ver, novamente, a entrevista de Rafael Marques a Conceição e Yamauchi. Ele afirma que o governador aderiu de imediato à ideia da venda (proveniente da empresa) porque não havia conversado com o sindicato antes.

da chinesa Foton e da holandesa DAF. O negócio com a CAO A era noticiado como muito próximo de um desfecho positivo pela imprensa brasileira, desde o dia 1 de abril. Apesar de as partes envolvidas nunca confirmarem a evolução das negociações, a expectativa de conclusão da venda e, conseqüentemente, a preservação dos empregos, contribuiu para o fim da greve e o retorno ao trabalho, com o imediato reestabelecimento do funcionamento da unidade. Para os trabalhadores demitidos, iniciaram-se as negociações das indenizações por meio de um PDI (Plano de Demissão Incentivada). Segundo o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) assinado entre o Sindicato e a Ford, aos trabalhadores que aderissem ao PDI caberia, além das verbas rescisórias, uma indenização equivalente a 200% do salário nominal mensal, por ano de serviço na empresa, com limite máximo de R\$ 550 mil. Além desse teto, era previsto um piso de indenizações que variava de acordo com o ano de admissão do funcionário: para os admitidos a partir de 2012, o piso era de R\$ 110 mil; para aqueles que foram admitidos entre 2010 e 2011, o piso era de R\$ 125 mil; para aqueles cuja admissão se deu entre 2007 e 2009, o piso era de R\$ 160 mil. Os valores de indenização poderiam aumentar para os trabalhadores com restrição médica ocupacional. Além disso, os trabalhadores teriam direito a auxílio psicológico e a cursos de qualificação profissional.

À medida em que os acordos eram realizados e a solução via mercado se configurava como o caminho mais provável, propostas alternativas como a constituição de uma cooperativa de produção – que chegou a ser inicialmente discutida pelas lideranças do SMABC – mostravam-se inviáveis devido às dificuldades em se obter financiamento inicial e aplicar as verbas rescisórias na aquisição do prédio e maquinário. Conforme o relato de um representante sindical, antes do encerramento das operações, parte dos trabalhadores estava em *lay-off*, outros passaram por períodos em PPE (Programa de Proteção ao Emprego)¹², com vencimentos reduzidos e optavam pelas indenizações para (re)equilibrar o orçamento familiar. Em outros casos, os trabalhadores estavam próximos da aposentadoria, tinham recursos a receber por ano trabalhado e dificilmente trocariam os direitos e as compensações conquistadas pelo risco de se gerir a fábrica. De acordo com a literatura que estudou o caso da Uniforja – antiga Conforja, maior forjaria da América Latina, que, depois de falir em 1999, tornou-se uma cooperativa de produção (ODA, 2007) – o sucesso do empreendimento

12. Sobre o tema, cf. Bicev (2019).

cooperativo dependeu, em grande parte, de características peculiares do setor e da conjuntura política difíceis de serem reproduzidas no contexto atual: uma empresa estatal do porte da Petrobrás como principal cliente e um empréstimo do BNDES (ocorrido em 2003), conquistado com o auxílio e articulação política promovida pelo SMABC (ODA, 2007, p. 350).

Em 2 de setembro, portanto, com as opções limitadas e o negócio da CAO A aparentemente encaminhado, representantes sindicais reuniram-se com os representantes do grupo para acertar questões trabalhistas para a futura produção na planta. De acordo com o presidente do SMABC, Wagner Santana, previa-se a contratação de cerca de 800 ex-funcionários da Ford – número inferior aos 2.800 funcionários diretos que havia na planta sob o comando da empresa estadunidense – para continuar a produção de caminhões Ford, mas sob contrato de licença e uso da marca. Ainda haveria uma linha de automóveis sob licença. Também tinha sido fechada a base salarial dos trabalhadores contratados – entre 70% e 80% da tabela praticada pela Ford – além de cláusulas sociais e PLR (Participação nos Lucros e Resultados).

Em diversos momentos da negociação, contudo, notícias da imprensa e manifestações de autoridades públicas como Henrique Meirelles (Secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo) davam conta de que a CAO A enfrentava dificuldades para encontrar parceiros internacionais e entidades capazes de financiar o empreendimento¹³. De fato, entre 2015 e 2019, devido ao contexto brasileiro de crise e mudanças na orientação macroeconômica do governo, o BNDES pagou antecipadamente R\$ 409 bilhões ao Tesouro Nacional, na quitação de empréstimos tomados anteriormente. O banco também reduziu os subsídios nos financiamentos de longo prazo e a exigência de conteúdo e/ou aquisição de insumos nacionais como condição para os empréstimos. Se, por um lado, tais medidas contribuem para a redução imediata da dívida bruta do governo federal, por outro lado, também diminuem a capacidade do Estado brasileiro financiar o desenvolvimento econômico.

Em uma reunião de esclarecimento, por videoconferência, realizada em 19 de novembro de 2019, em meio ao impasse das negociações, Marcos Ros-

13. Ao antever as dificuldades do grupo CAO A para conseguir o financiamento necessário para concretizar a compra da fábrica, o secretário Henrique Meirelles chegou a sugerir que fossem buscados recursos junto ao Banco Chinês de Desenvolvimento, uma vez que a produção de automóveis seria feita sob licença de uma empresa chinesa.

si Martins (superintendente da área industrial do BNDES) confirmou aos representantes do SMABC a inexistência de uma linha de crédito específica do banco de fomento para aquisição de fábricas por grupos privados. Após a concretização de uma eventual compra, porém, o superintendente explicou que o banco disponibilizava programas específicos, direcionados à modernização de equipamentos, produtos e introdução de novas tecnologias¹⁴. O grupo de capital nacional CAO A – o qual sempre se apresentou como o principal interessado –, todavia, jamais admitiu necessitar do BNDES ou formalizou um pedido de financiamento da aquisição e, além disso, implodiu a relação de confiança necessária para o sucesso de uma negociação tripartite, ao desistir formalmente do negócio em 13 janeiro de 2020, alegando pendências sindicais, sem apontá-las ou prestar maiores informações.

O fim de uma das frentes mais avançadas de negociação indicou, portanto, que, apesar dos esforços e do interesse do Governo do Estado de São Paulo e da Prefeitura de São Bernardo do Campo em continuar uma busca ativa de novos investimentos e potenciais compradores da fábrica, sem uma atuação mais direta do governo federal com uma política de compras governamentais, financiamento acessível e redução temporária de tributos federais (como o IPI), as chances de um desfecho minimamente aceitável para os trabalhadores, com o passar do tempo, se reduzem. A região ainda conta com a oferta de mão de obra qualificada, boa estrutura logística e um sindicato organizado e politicamente atuante. Limites, entretanto, decorrentes da densidade urbana e de baixa capacidade de atuação do poder público municipal – como a excessiva valorização dos terrenos, estreita margem para concessões tributárias e ausência de espaço para expansão da unidade industrial –, aumentam o risco ou diminuem a atratividade do empreendimento para a retomada da produção.

Em junho de 2020, foi anunciada a venda da unidade da Ford para a construtora São José, por cerca de R\$ 550 milhões. O plano anunciado pelo prefeito de São Bernardo do Campo é de que a empresa deve utilizar a estrutura de escritórios para seus próprios fins e locar as dependências onde ocorria a produção dos veículos para uma montadora ou empresa de logística. É importante destacar que o plano diretor de São Bernardo do Campo não permite que aquela zona seja usada para atividade ou-

14. Ainda assim, o aporte econômico oferecido pelo BNDES às montadoras é insuficiente, na visão do presidente da Ford América do Sul, Lyle Watters (WATTERS, 2020).

tra que não industrial ou logística. A construtora trabalha no segmento de empreendimentos de alto padrão, tanto para moradia quanto hotéis, *shopping centers*¹⁵ e, inclusive, hospitais luxuosos. O negócio ainda está pendente para uma diligência conjunta entre as duas empresas. Dessa vez, aparentemente, a questão de financiamento para a operação parece estar mais garantida do que no caso da CAO, uma vez que a gestora de fundos de investimentos Fram Capital também está no negócio, aprovado pela Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em setembro de 2020. De acordo com o então presidente da Ford América do Sul, Lyle Watters¹⁶, a empresa de origem estadunidense pediu “à construtora que considere o aproveitamento de [ex-] empregados [demitidos pela Ford quando do fechamento]”, uma força de trabalho que ele considera “fantástica e que qualquer empregador estaria contente de contratar esses funcionários” (WATTERS, 2020).

Em 11 de janeiro de 2021, a Ford decidiu pelo encerramento das atividades produtivas no Brasil, o que acarretou o fechamento das plantas de Camaçari (BA), Taubaté (SP) e da Troller, localizada em Horizonte (CE). Tal decisão foi tomada pela direção mundial da empresa, como parte de uma reestruturação global pela qual passa a companhia, pressionada pela necessidade de repassar a seus acionistas uma taxa de 8% de EBIT. Parte dessa reestruturação tem a ver com o aumento massivo de investimentos em veículos elétricos e com a decisão da empresa de focar sua produção em veículos de tipo SUV.

Em relação ao futuro da Ford no Brasil, com uma atuação no mercado brasileiro centrada, até 2020, na produção dos modelos Ford Ka (segundo carro mais vendido no país em 2019, com 104,3 mil unidades) e EcoSport, a empresa mantinha a sua posição no mercado (5ª colocação) com a produção concentrada em Camaçari/BA, onde desfrutava de incentivos fiscais para o desenvolvimento do Nordeste até 2025 (IPI, PIS Cofins, IOF) (ANFAVEA, 2020; FENABRAVE, 2019). A montadora, agora, mantém o setor de desenvolvimento de produtos, em Camaçari, voltado à produção de veículos alhures, e atua no mercado brasileiro somente com modelos importados – SUVs, em geral. A empresa tem, conscientemente, segundo Watters, aberto mão

15. Um desses *shoppings*, São Bernardo Plaza, coloca a empresa no patamar de “parceira antiga” do município de São Bernardo do Campo, como proferido pelo prefeito Orlando Morando.

16. Em abril de 2021, a Ford anunciou que Watters seria transferido para a China. A presidência da Ford na América do Sul passou para o brasileiro Daniel Justo.

de fatias do mercado para fins de sua reestruturação. É digno de nota que, ao ser perguntado sobre o Brasil, Watters inclui as operações na Argentina em suas respostas, o que mostra que a empresa trata suas operações de um ponto de vista mais global do que nacional. Mesmo centrando grande parte de sua produção na região em Camaçari, a Ford anunciou, desde 2019, dois planos de demissão voluntária (PDVs) na sua unidade baiana: o primeiro em abril de 2019, pela queda nas vendas do EcoSport no mercado interno, mas sobretudo, pela queda no volume de exportações, sobretudo para a Argentina; o segundo, em setembro de 2020, sob os impactos da desaceleração do mercado causada pela pandemia do novo coronavírus.

Todavia, a pandemia apenas agrava uma situação difícil que já estava posta. A planta de Camaçari estava, mais e mais, operando em níveis muito abaixo de sua capacidade, o que tornava sua operação muito onerosa. As dificuldades do país em superar a recessão econômica e a chegada recente de novas fábricas têm reduzido as margens de lucro praticadas pelas montadoras no Brasil. O caso da Ford, assim como o da GM São José dos Campos, resulta e também revela uma peculiaridade recente do mercado brasileiro, que se relaciona ao crescimento do número de motoristas que trabalham por aplicativos como Uber e 99, com objetivo de complementar renda ou contornar o desemprego.

A partir da dificuldade dos motoristas em adquirir um carro próprio, dois modelos de negócios crescem no mercado de automóveis: o financiamento de veículos diretamente para o proprietário, sem entrada e com o maior prazo possível de pagamento (no qual a montadora mantém as suas margens elevadas a partir dos juros embutidos nas prestações) e o crescimento das vendas diretas (venda para empresas, locadoras de veículos, taxistas e pessoas com deficiência física). Nesse último caso, as grandes locadoras, em função de larga escala de suas compras, exigem descontos e, conseqüentemente, reduzem as margens das montadoras, pois conquistam uma diminuição do preço final do veículo que varia entre 20% e 40%. Outra vantagem ocorre durante a renovação da frota, já que as empresas de transportes e frotistas recebem isenções de impostos durante a primeira compra, mas ao venderem os automóveis seminovos (em média, após um ano de uso) utilizam como referência o preço de tabela de mercado. Por ser um negócio pouco rentável, a Ford decidiu por não mais realizar vendas para grandes frotistas¹⁷.

17. Cf. Watters (2020).

Devido à tributação dos importados (atualmente em 35%, semelhante aos tributos dos principais países produtores de veículos) e aos limites da concorrência (em 2019, seis montadoras controlavam 76% do mercado de automóveis) as margens de lucros praticadas pelas montadoras no Brasil sempre foram consideradas relativamente elevadas. De acordo com estimativas do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, em 2015, o setor de automóveis, caminhões e ônibus recebeu uma assistência setorial efetiva de 203%, isto é, um prêmio extra, “transferido” pela sociedade de R\$ 18,7 bilhões, em função do sobrepreço dos veículos (IPEA, 2018, p. 9). Atualmente, porém, com o crescimento das locadoras, parte desse lucro é capturado pelas empresas de aluguel de carros e serviços de mobilidade. Fenômeno esse que cresce à medida em que o aluguel de carros para o trabalho em aplicativos torna-se uma alternativa de renda aos desempregados.

Por essas razões, é de se esperar que as montadoras diversifiquem o portfólio de atividades e desenvolvam diretamente locação e novos serviços de transporte. Isso, porém, não exclui novas ameaças e pressões sobre os trabalhadores e o poder público em busca de vantagens fiscais que aumentem o faturamento e o retorno dos investimentos. Uma ação global de trabalhadores, capaz de provocar um grande prejuízo à imagem das empresas automotivas e chamar a atenção da opinião pública internacional, exigiria uma greve geral nos momentos de demissão em massa por um período de dias ou semanas. O setor automotivo, porém, passa por um enxugamento de postos de trabalho em todo o globo, decorrente da introdução de novas tecnologias e inovações da Indústria 4.0. Nesse caso, além das dificuldades organizacionais, uma paralisação de grande magnitude nos países centrais muito provavelmente aceleraria a inovação planejada pelas empresas.

PERCEPÇÕES E PERSPECTIVAS DOS TRABALHADORES APÓS O FECHAMENTO DA PLANTA

Após o anúncio do fechamento da planta, Estado, empresa e trabalhadores (representados pelo sindicato) tinham o mesmo objetivo: encontrar um comprador para a planta da Ford, a fim de que se reduzissem os impactos sobre arrecadação pública, se mantivesse algum grau de industrialização que pudesse fomentar o desenvolvimento regional (Estado), obter algum retorno econômico com um imóvel que poderia se tornar um “elefante branco” e evitar maiores danos à marca (Ford) e manter o nível de empre-

gos, portanto o tamanho de sua base (Sindicato dos Metalúrgicos do ABC). Essa confluência de interesses, entretanto, não significa, como foi possível observar, que as partes não tenham entrado em conflito. A dosagem do grau de conflito, porém, é importante.

Em 16 de dezembro de 2019, portanto, antes do anúncio da venda da planta, foi realizado um grupo focal com 23 ex-funcionários da Ford, no Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Os participantes têm um perfil militante, próximo do sindicato, porém sem ocupar qualquer cargo, seja no próprio sindicato, seja no SUR ou CSE. Tal perfil privilegia a discussão acerca das razões pelas quais a mobilização contra o fechamento da unidade fabril não foi tão grande quanto os próprios sindicalistas esperavam. Foram abordadas as perspectivas futuras para esses trabalhadores e a interpretação que faziam da conduta pessoal e do sindicato durante o processo de fechamento. A interação durou uma hora e o mediador interveio em poucos momentos, solicitando para que aqueles que falaram menos também se colocassem e propondo as questões geradoras acima¹⁸.

Nesse grupo focal, ficou constatado que existe uma insatisfação latente – por vezes até mesmo auto-reprimida – dos trabalhadores demitidos. No grupo estudado, a prioridade para encontrar o próximo emprego é no setor industrial, preferencialmente no setor automotivo. O orgulho da profissão, a alta qualificação para o exercício de suas funções no setor industrial, conquistada em anos de investimento, são motivos pelos quais esses trabalhadores não tenham interesse em sair do setor. Essas intenções esbarram, contudo, no cenário de desmonte da estrutura industrial e redução de empregos descrito anteriormente. Soma-se a isso a expectativa da compra da planta da Ford.

Um participante, ao narrar sua experiência em entrevistas de emprego conta: “Eu cheguei a fazer umas duas, três entrevistas, mas a entrevistadora tá aqui na sua frente, você tá com a cabeça na Ford”. Ele prossegue afirmando que o alto salário na Ford foi um impeditivo para ser contratado noutra empresa, que lhe pagaria 70% a menos do que a empresa estadunidense o pagava. O impeditivo não se deu por parte do candidato, isto é, não foi o trabalhador que se negou a trabalhar para aquela empresa que lhe pagaria um salário baixo, mas a empresa que não lhe contratou, provavelmente, por

18. A interação foi gravada em áudio, mediante autorização de todos presentes. Após a transcrição, as falas foram divididas em blocos temáticos e foram selecionadas aquelas que foram mais representativas das elaborações conjuntas produzidas em interação pelo grupo.

imaginar que teria em seu quadro um funcionário descontente com seu salário e excessivamente qualificado para a função que exerceria.

A percepção da redução das ocupações industriais e do consequente desemprego no setor automotivo é bastante clara entre os participantes. A seguinte fala é bastante representativa: “Eles [as empresas] estão reduzindo os quadros de funcionários, reduzindo salário, e sobrando mais gente desempregada, porque gente pra trabalhar tem um monte, mas cadê a porta de emprego? Aí fica difícil”.

Outro participante aponta para a questão da exigência de atuar em múltiplas funções. Narrando uma entrevista de emprego da qual participou, relata que a entrevistadora ficou impressionada com a qualificação do candidato, mas lhe perguntou se ele sabia exercer diferentes funções. De acordo com o participante, “querem um [trabalhador que seja, ao mesmo tempo,] operador, mecânico e ainda motorista de empilhadeira”. Ao ouvir essa afirmação, outro participante emenda uma metáfora futebolística: “Isso! [Querem um trabalhador] que cruza a bola e corre pra cabecear”.

Existe, portanto, uma incompatibilidade entre as expectativas dos trabalhadores, que se baseiam na experiência de trabalho na grande montadora, e as vagas existentes no mercado. Ainda que dispostos a aceitar cargos com salários menores e exigências que se colocam aquém de suas qualificações, encontram dificuldade diante do mercado de trabalho que realmente se apresenta.

O diagnóstico da desindustrialização e da queda do nível de emprego no setor fez com que um dos cursos de qualificação profissional oferecidos no Sindicato, pelo ACT assinado com a montadora, tenha sido o de Empreendedorismo, ao lado de Educação Financeira e Planejamento de Carreira. A temática dos cursos foi justificada por um representante da formação sindical pela preocupação com a administração das verbas rescisórias recebidas pelos trabalhadores. A ideia era evitar desperdícios e oferecer conhecimento técnico necessário para a administração de pequenos negócios, sobretudo para trabalhadores que estavam em vias de se aposentar, investimentos e aplicações. No grupo estudado, porém, a opção por empreender não é prioridade. Ao contrário do discurso empresarial e midiático, que valoriza o “empreendedorismo individual” como algo positivo e exemplo de realização da autonomia, de uma superação de uma relação de trabalho subordinada, o que de fato ocorre é um esforço de trabalhadores de uma categoria profissional em permanecer na mesma categoria.

Cresce, a partir daí, o ressentimento. Um trabalhador explica por que a reação ao fechamento da Ford não ganhou a proporção que, na avaliação dele – e de setores do movimento sindical, diga-se – deveria:

“Por conta dessa esperança de vender, os trabalhadores recuaram. Não fizemos a luta como era pra fazer, porque era pra ter quebrado o pau. Mas poxa, imagine só, o trabalhador, ele iria sair da Ford, ia entrar na CAO, ia pegar uma merrequinha e ia continuar empregado, ‘tava bom! E se isso acontecer, ‘tá bom. Agora, se não tivesse essa falácia dessa venda, ninguém ia aceitar. Ou então, ela teria que deixar um bom dinheiro na mão de cada trabalhador”.

Manter seus empregos na planta, ainda que com salário menor e condições que pudessem não mais ser as mesmas do tempo de Ford, parece aos trabalhadores uma saída bastante aceitável, e algo pelo qual vale a pena lutar. Isso não apaga, por outro lado, o ressentimento com a empresa que decidiu fechar a fábrica. O atual cenário de rápidas mudanças, que incluem não apenas a desindustrialização, como também as alterações no interior do próprio setor industrial, em particular o setor automotivo, tais como a quarta revolução industrial, os veículos automáticos, os veículos elétricos, a aceleração das vendas para as locadoras etc., faz com que saídas intermediárias, que não sejam nem o fechamento definitivo de uma unidade produtiva, nem a manutenção do antigo estado das coisas – o que seria impossível – sejam plenamente aceitáveis, e até desejáveis. No limiar de mudanças tão avassaladoras, os agentes sociais, sejam eles institucionalizados (Estado, empresas, Sindicato), sejam eles não-institucionalizados (trabalhadores), buscam saídas para mitigar os efeitos perniciosos de um processo que altera não somente a economia de uma região, mas também modos de vida que caracterizam uma classe social.

CONCLUSÃO

A partir da discussão realizada ao longo deste capítulo, foi possível verificar que o processo de reorganização e desmonte das cadeias industriais no Brasil, em geral, e na região do ABC Paulista, em específico, acarretou uma mudança na disposição do Estado de intervir no setor automotivo. Se,

em outros períodos, a atuação do Estado brasileiro (nas esferas municipal, estadual e federal de governo) se mostrou decisiva para incentivar a modernização das fábricas (Câmara Setorial) e atrair novos investimentos para o setor automotivo (como ocorreu após o Novo Regime Automotivo e o Inovar-Auto), o recente fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo revela-se significativo, sobretudo, por realçar os limites existentes nas negociações tripartites.

Em um momento em que o setor automotivo se reconfigura e passa por transformações globais – dentre as quais se destacam o crescimento dos projetos em parceria (VW e Ford); das fusões e aquisições (grupo FCA e PSA; Renault, Nissan e Mitsubishi); do desenvolvimento de fábricas 4.0 e os lançamentos de veículos híbridos, elétricos e novos serviços de mobilidade –, a política de incentivos fiscais e tributários, convencionalmente adotada no Brasil pelos governos estaduais e municipais (como redução de ICMS, ISS, IPTU e descontos nas tarifas de água e energia), mostraram-se insuficientes. Nem mesmo a flexibilização de jornadas de trabalho e redução salarial negociadas pelo sindicato, foram capazes de reverter a decisão da Ford de encerrar a sua unidade mais antiga no Brasil, cujo principal produto, caminhões, já não fazia mais parte dos investimentos prioritários da montadora.

Diferente de outras negociações, em que a atuação do governo federal e uso dos instrumentos exclusivos de que dispõe – como a capacidade de reduzir o IPI, elevar a tributação dos importados, estabelecer acordos comerciais com outros países – foram determinantes para ampliar ou manter a produção nacional de veículos e garantir a continuidade dos investimentos, nos recentes casos da Ford e da GM, tanto os representantes do governo federal quanto do BNDES acompanharam as negociações à distância e evitaram se comprometer com qualquer tipo de medida emergencial e propositiva. Essa postura abriu espaço para um maior protagonismo do governo do estado de São Paulo nas negociações. Relegado a um papel reativo nas negociações tripartites noutros momentos históricos, como nas Câmaras Setoriais – em que as decisões eram pactuadas coletivamente entre as três esferas de governo, empresas e sindicatos – durante a crise da Ford, o governador do estado de São Paulo tomou para si o papel de condutor no processo de venda da planta. A solução encontrada, todavia, foi uma solução de mercado que, por ser exatamente o que é, está ao sabor da conjuntura econômica e sufoca demais alternativas como a constituição de cooperativas de produção ou a reconversão da indústria para fabricação de veículos de transporte

público – daí as dificuldades de fechar o negócio. Esse protagonismo, porém, pareceu diminuir diante do fracasso das negociações com a CAO A e da crise decorrente da pandemia do novo coronavírus. Ainda está por ser feita uma análise sobre a relação entre os agentes envolvidos e a imprensa. Fato é que o anúncio da intenção de compra da planta pela CAO A foi feito pelo governador numa entrevista coletiva com a participação do presidente da empresa brasileira, de dois representantes da Ford, um deles o já citado Lyle Watters, os secretários Henrique Meirelles (Fazenda e Planejamento) e Patrícia Ellen (Desenvolvimento Econômico) e o prefeito Orlando Morando. O anúncio da intenção de compra por parte da Construtora São José, de outra parte, não teve a mesma atenção, já num período de entrevistas coletivas quase diárias do governador em razão da crise produzida pela pandemia do novo coronavírus.

O sindicato da categoria, ainda que esta não tenha sido sua primeira opção, acabou por aderir ativamente à solução proposta pelo Estado. Para os trabalhadores, essa solução, ainda que, ao fim e ao cabo, viesse a trazer uma piora no nível de vida pela redução dos salários em relação àqueles praticados pela Ford e pela não-absorção do total de trabalhadores demitidos pela empresa estadunidense, não é avaliada como totalmente ruim. No cenário de desindustrialização, conforme percebido pelos trabalhadores, há certa resignação quanto a esse possível rebaixamento do nível de vida. Contudo, no que se refere à não concretização dessa saída, a resignação é substituída por uma pulsão de ressentimento em relação à empresa que saiu e à interessada que não comprou a planta.

REFERÊNCIAS

ABDAL, A.; MACEDO, C.; ROSSINI, G.; GASPARI, R. Caminhos e descaminhos da macrometrópole paulista: dinâmica econômica, condicionantes externos e perspectivas. *Cadernos Metrôpoles*, v. 21, n. 44, p. 145-168, 2019.

ARBIX, G. O Brasil e Nova Onda de Manufatura Avançada. *Novos Estudos*, v. 36, n. 3, p. 29-49, 2017.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – ANFAVEA. *Anuário da indústria automobilística brasileira 2020*. São Paulo: Gráfica Mundo, 2020. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario2020/anuario.pdf>.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria do Tesouro Nacional. *BNDES devolve R\$ 100 bilhões ao Tesouro Nacional em 2019*. 30 dez. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/tesouronacional/pt-br/noticias/bndes-devolve-r-100-bilhoes-ao-tesouro-nacional-em-2019>.

BICEV, J. T. *Políticas tripartites e ação sindical: a experiência de negociação do sindicato dos metalúrgicos do ABC no setor automotivo*. 2019. Tese (Doutorado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

CARDOSO, A. M.; COMIN, A. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. In: CASTRO, N. A. (Org.). *A Máquina e o Equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Paz e Terra, p. 387-427, 1995.

CAMARGO, Z. O sindicalismo dos metalúrgicos do ABC e ações regionais na década de 1990. In: RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. (Org.). *Trabalho e Sindicato em antigos e novos territórios produtivos. Comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense*. São Paulo: Annablume, p. 119-140, 2007.

CONCEIÇÃO, J. J. *Quando o apito da fábrica silencia: sindicatos, empresas e poder público diante do fechamento de indústrias e eliminação de empregos na Região do ABC*. São Bernardo do Campo: MP Editora, 2008.

CONCEIÇÃO, J. J.; YAMAUCHI, G. Os desafios do futuro da indústria brasileira e as negociações pela manutenção da atividade industrial na fábrica da Ford em SBC na visão de um dos seus negociadores – entrevista com o presidente do Instituto TID-Brasil, Rafael Marques. In: *Carta de Conjuntura da USCS*, n. 7, p. 8-19, 2019.

COSTA LIMA, R. J. Disrupção e transformação no setor automotivo: um balanço do fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo/SP. *Democracia e Mundo do Trabalho em Debate*. 12 mar. 2019. Disponível em: <http://www.dmtemdebate.com.br/disrupcao-e-transformacao-no-setor-automotivo-um-balanco-do-fechamento-da-fabrica-da-ford-em-sao-bernardo-do-campo-sp/>.

DICKEN, P. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. 7th ed. Nova York: Guilford Press, 2015.

EULÁLIO, A.; PASSOS, J. F. *A história de luta dos trabalhadores na Ford*: São Bernardo do Campo, 1981 a 2016. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – FENABRAVE. *O Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil*, 2016.

_____. *O Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil*, 2017.

_____. *O Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil*, 2019.

HENDERSON, J.; DICKEN, P.; COE, N.; HESS, M.; YEUNG, H. W. C. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. *Revista Pós Ciências Sociais*, v. 8, n. 15, p. 143-170, 2011.

INDUSTRIALL. *The Challenge of Industry 4.0 and the Demand for New Answers*. Internal Working Paper, setembro, 2017. Disponível em: <https://manufacturing.report/whitepapers/the-challenge-of-industry-40-and-the-demand-for-new-answers/3454>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA–IBGE. *Produto Interno Bruto dos Municípios*. Contas Nacionais n. 69, 2017. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101688_informativo.pdf. Acesso em 7 mar. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *Relatório de assistência setorial: custos e benefícios da proteção tarifária no Brasil*. Nota Técnica n. 13. Diretoria de Estudos de Relações Econômicas Internacionais, 2018. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34413.

MELO, F. A. F. *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.

NEVES JÚNIOR, E. C. *Habilidades, mudança de firma e prêmio salarial urbano*. 2018. Tese (Doutorado em Economia do Desenvolvimento). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ODA, N. T. O ABC do cooperativismo e da economia solidária. In: RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. (Org.). *Trabalho e Sindicato em antigos e novos territórios produtivos. Comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense*. São Paulo: Annablume, p. 345-362, 2007.

RAMALHO, J. R.; RODRIGUES, I. J. Sindicalismo do ABC e a era Lula: contradições e resistências. *Lua Nova. Revista de cultura e política*, n. 104, p. 67-96, 2018.

REUTERS. Ford acelera corte de custos e vai desistir da maior parte de sedãs nos EUA. *UOL Economia*, 25 abr. 2018. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2018/04/25/ford-acelera-corte-de-custos-e-vai-desistir-de-maior-parte-de-sedas-nos-eua.htm>.

_____. Como a Uber fez o lucro das montadoras de veículos no Brasil. *Revista Exame*, 11 dez. 2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/como-a-uber-fez-o-lucro-das-montadoras-de-veiculos-no-brasil-cair/>.

ROBINSON, W. I. *Una teoría sobre el capitalismo global: producción, clase y Estado en un mundo transnacional*. In: ACUÑA SOTO, V.; ALONZO CALLES, M. (Trad.). México: Siglo XXI, 2013.

RODRIGUES, I. J. *Comissão de Fábrica e trabalhadores na indústria*. São Paulo: Cortez, 1990.

ROGERS, C. Ford aims to cut global workforce by 10%. *The Wall Street Journal*, 15 mai. 2017. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/ford-to-cut-global-workforce-roughly-10-1494897770>.

ROWTHORN, R. E.; WELLS, J. R. *De-industrialization and Foreign Trade*. Cambridge: Cambridge University Press. 1987.

SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS – SEADE. *PIB Municipal 2002-2016*. SEADE 40 anos, 2019. Disponível em: https://repositorio.seade.gov.br/dataset/1bd90672-72a8-47cb-a34d-ab9eb703735d/resource/87ec18fa-4195-4763-9222-f65e52ac5390/download/pib_municipal_ed2019.pdf. Acesso em 7 mar. 2022.

SKLAIR, L. *Globalization: capitalism and its alternatives*. 3rd ed. Oxford; Nova York: Oxford University Press, 2002.

SODRÉ, E. Ford e Volks anunciam parceria global para desenvolver veículos comerciais. *Folha de São Paulo*, 19 jun. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/rodas/2018/06/1972382-ford-e-volks-anunciam-parceria-global-para-desenvolver-veiculos-comerciais.shtml>.

TREGENNA, F. Manufacturing Productivity, Deindustrialization, and Reindustrialization. *Working Paper N° 2011/57 UNU-WIDER*. Helsinki: United Nations University, World Institute for Development Economic Research, 2011.

WATTERS, Lyle. BNDES tem desapontado em ajuda, diz presidente da Ford. Entrevista concedida a Eduardo Sodré. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 31 ago. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/bndes-tem-desapontado-em-ajuda-diz-presidente-da-ford.shtml>. Acesso em 31 ago. 2020.

CAPÍTULO 7

ADEUS À FÁBRICA: A TRAJETÓRIA DA FORD MOTOR COMPANY EM SÃO BERNARDO DO CAMPO (SP)

JOÃO ASSIS DULCI

RAPHAEL JONATHAS DA COSTA LIMA¹

INTRODUÇÃO

O presente capítulo se propõe a apresentar a trajetória da Ford Motor Company em São Bernardo do Campo (SP) até o fechamento da sua planta em outubro de 2019. A “mais global das empresas globais” (BEYNON, 1995), a Ford é representativa das inúmeras transformações nas estratégias corporativas pelas quais o setor vem passando nos últimos trinta anos, e o encerramento da produção na fábrica do bairro do Taboão, também conhecida como Ford Anchieta, suscita algumas hipóteses acerca do seu futuro, em particular no Brasil.

A proposta aqui delineada visa também a reconstituir o processo do fechamento da fábrica e lançar a hipótese de que o encerramento da produção se deu por motivações unilaterais e estratégicas da corporação, e não pelos fatores já usualmente definidos como clássicos em processos de decisão locacional como este, quais sejam, o custo da mão de obra, o ativismo sindical intenso e a pouca elasticidade dos incentivos fiscais. A relação entre as empresas do setor e as instituições públicas brasileiras sempre foi muito próxima e diversos trabalhos (por exemplo, ARBIX, 2002, SHAPIRO, 1997) trazem fortes evidências de que o Estado brasileiro, historicamente, vem agindo no sentido de criar condições favoráveis às montadoras, e mesmo de protegê-las em momentos de maior fragilidade da economia.

1. Gostaríamos de agradecer ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pelo apoio financeiro que permitiu a realização desta pesquisa.

No entanto, a opção da Ford por fechar uma planta produtiva e lucrativa², há décadas em funcionamento, sinaliza para o rompimento de um compromisso tácito entre Estado e multinacionais do setor. Caso singular de fechamento de planta automotiva no Brasil, esse processo parece responder a um movimento da própria Ford enquanto corporação, provocado pelos seus acionistas majoritários, entre eles os fundos de investimento. Pesquisas recentes (CARMO, 2017; 2020; CARMO et al., 2019; SOUZA, 2019) sinalizam para uma mudança nas concepções de controle (FLIGSTEIN, 2001) das corporações transnacionais, com maior influência de grandes fundos de investimentos³, detentores de um percentual cada vez maior das ações de corporações, notadamente aquelas de origem norte-americana, nas quais esse processo tem se revelado mais relevante.

Por hipótese, aspectos de caráter mais institucional, tais como a capacidade de negociação das esferas estatais, têm se mostrado pouco eficazes em evitar processos como o que ocorreu com a Ford, a qual optou por fechar uma unidade produtiva e não por deslocar o conjunto da produção para um *greenfield*, isto é, para “uma região sem (ou com pouca) tradição na indústria manufatureira, em especial na indústria automotiva, de forma a obter maiores ganhos de escala, menores custos e maiores margens líquidas” (MARTIN & VEIGA, 2000, p. 19). Além disso, essa decisão estaria também relacionada a um processo de redefinição do portfólio de produtos da montadora, com a entrada no mercado nacional do Ford Territory, utilitário esportivo lançado com o propósito de se posicionar no competitivo mercado de Sport Utility Vehicles (SUVs), já muito disputado por montadoras como Volkswagen, Toyota e Nissan.

De forma a guiar a investigação, apresenta-se o contexto institucional da matriz automobilística nos últimos anos, jogando luz sobre os programas governamentais para o setor. Busca-se demonstrar também de que maneira

2. A Ford brasileira registrou, em 2018, a venda de 235 mil unidades, entre caminhões e automóveis leves. Representava 9,2% de participação de mercado no total da empresa mundialmente. O número absoluto representava 20 mil unidades a mais do que 2017 e 53 mil em relação a 2016. A empresa registrou, em 2018, EBIT (*Earnings before interest and taxes*) da casa de US\$ 75 milhões na América do Sul, onde tem fábricas no Brasil e na Argentina. De acordo com o mesmo relatório, a expectativa do lucro na região seria abalada pela decisão do fechamento da planta de São Bernardo do Campo. Cf. Ford Motor Company (2019).

3. Em sua pesquisa de mestrado acerca do processo de financeirização no setor automotivo, Carmo (2017) aponta que fundos de investimento como *Vanguard Group*, *BlackRock Inc.*, *State Street Corp.*, *Berkshire Hathaway* estão entre os maiores acionistas em montadoras como a Ford e a General Motors. A Ford se destaca ainda por uma lucratividade maior do seu segmento financeiro (*leasing*, financiamentos, Ford Credit) quando comparado à produção (fábricas e instalações).

o ABC Paulista atravessou esse período. A estratégia aqui proposta se justifica em razão da relevância do ABC para o setor automotivo, bem como por ser a região que abrigou por décadas a planta da Ford Anchieta, em São Bernardo do Campo. De modo a controlar algumas variáveis espúrias da análise do caso, além da reconstrução da trajetória do setor em tela e da região em análise, apresenta-se algumas das eventuais justificativas possíveis (mas não sustentadas) mobilizadas para o fechamento da Ford no ABC.

O artigo é um estudo de caso de metodologia essencialmente qualitativa, baseada em entrevistas realizadas no mês de março de 2020 com três dirigentes do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e ex-funcionários da Ford, e com o professor Mario Sérgio Salerno, titular da Universidade de São Paulo (USP), realizada em setembro de 2020. As entrevistas versam sobre o lugar da indústria automotiva no ABC, a percepção dos trabalhadores acerca das decisões estratégicas da empresa nos últimos vinte anos, as articulações pelo não fechamento da fábrica e os esforços para um acordo de aquisição por algum grupo que atuasse no mesmo segmento. Além dessas entrevistas, o artigo recorre a dados extraídos da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia, através da Relação Anual de Indicadores Sociais (RAIS/MTE) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e à análise de documentos oficiais da Ford, como o *Annual Report* de 2019, o qual já explicitava a estratégia de fechamento da planta e a preparação para tanto.

O ARREFECIMENTO DO SETOR AUTOMOTIVO E A ECONOMIA BRASILEIRA

Na virada para a década de 1990, o Brasil encontrava-se em uma crise fiscal de grande monta, associada a uma quase incontornável inflação com impactos diretos sobre os salários e o poder de compra dos trabalhadores. Os mecanismos de atuação governamental e de ação direta na economia, na forma de recolhimento de tributos e de investimentos, pareciam vedados por tentativas múltiplas de bitributação que resultavam em alta sonegação (APPY, 1993). Com a situação inflacionária e o cenário de incertezas, a taxa básica de juros passou a ser usada como mecanismo de controle, e os prazos de empréstimos ficaram cada vez mais reduzidos. Além disso, a capacidade de pagamento por parte de governos e de agentes privados também se reduziu e o esforço para pagamento da dívida externa acabou gerando descontrole na dívida interna. As vias de saída do ambiente crítico

pareciam quase todas bloqueadas, chegando-se ao confisco de capital circulante, conhecido como “confisco da poupança” (Ibid.).

Diante desse panorama de grave crise econômica estabelecida, o problema do desemprego aparecia de forma renitente. O diagnóstico com relação à competitividade industrial e à produtividade dos diversos ramos produtivos no país não era muito melhor, por conta da fraca integração internacional e da incapacidade da indústria nacional de desenvolver produtos e novos processos, o que reduzia o potencial de competição do setor (FERRAZ et al., 1996).

Para agravar a situação, a crescente abertura dos mercados iniciada com o governo de José Sarney, ainda nos anos 1980, criou um risco iminente de a indústria nacional sucumbir frente à concorrência internacional. A situação da economia brasileira dificultava ainda o cálculo econômico de médio e longo prazos, encurtando, com isso, a capacidade de predição e de decisão dos agentes econômicos em seus planos de investimento (FERRAZ et al., 1996).

O cenário de abertura de sentido liberal fez o governo federal recorrer a medidas heterodoxas de controle da hiperinflação e retomada do crescimento, empilhando planos econômicos de curta duração, mudanças de moeda e reformas no sistema financeiro. Diante de congelamentos de preço, alteração de datas-bases de reajuste salarial, confisco do capital circulante, aumento de compulsórios etc., o caminho escolhido, principalmente desde o período Collor de Melo, foi o do enxugamento dos gastos públicos, privatizações e desregulamentação de fluxos, num discurso antiburocrático que tornar-se-ia política de governo, aliado ao processo de “insulamento” do setor econômico (RODRIGUES, 2000).

No que toca ao setor automotivo, Collor deixou para seus sucessores um cenário difícil em termos macroeconômicos, com reflexos diretos na produção de veículos. A redução do PIB e a inflação de mais de 1.000% ao ano reduziram drasticamente o acesso ao crédito no país, não elevando sobremaneira o número de licenciamentos (IBGE, Sistema de Contas Nacionais; Sistema Nacional de Preços; ANFAVEA, 2010). Como reflexo, no primeiro ano do mandato de Collor, somente na Grande São Paulo, mais de 400 mil trabalhadores foram demitidos, cenário agravado pelos planos econômicos de caráter deflacionário que reduziram a capacidade de expansão industrial (DULCI, 2015).

Tabela 7.1. Percentual de crescimento e valor absoluto do PIB brasileiro, variação e percentual de participação da Indústria no PIB e no PIB industrial, faturamento das indústrias automotivas e IPCA anual – 1990-1992

	Percentual de crescimento do PIB	PIB Nacional (em milhares de dólares)	% Variação da participação da indústria	% Participação automotiva no PIB Industrial.	Faturamento das automobilísticas (em milhares de dólares)	IPCA anual
1990	-4,30%	466.635	-8,9	9,1	28.101	1620,96%
1991	1%	405.097	-2,61	9,2	28.342	472,69%
1992	-0,50%	387.277	-3,73	11	34.600	1119,09%

Fonte: Sistema de Contas Nacionais (vários anos), IBGE; Sistema Nacional de Preços (vários anos), IBGE.

A sobrevivência do setor automotivo passou pela ideia de reunir, já durante o governo Collor, os principais atores relacionados à produção, algo que já havia sido germinado no Governo Sarney, em 1988, a partir da Nova Política Industrial⁴ e, posteriormente, nos Grupos Executivos de Política Setorial (GEPS), de março de 1991 (já na presidência de Collor). A estratégia era tomar as matrizes industriais como grandes complexos produtivos, visando crescimento balanceado entre os setores, tendo o controle de preços como pano de fundo, em função do contexto econômico da época (FRANCO, 1993). Depois de idas e vindas quanto à participação de trabalhadores, escopo de atuação e resultados, foram criadas câmaras setoriais de caráter tripartite, com reconhecimento da relevância dos sindicatos em discutir soluções para o setor em conjunto com as principais associações patronais do setor, quais sejam a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) (ANDERSON, 1999; MARTIN & VEIGA, 1996).

Os resultados de discussões, diagnósticos e propostas foram divulgados em 1992, na forma do Primeiro Acordo Automotivo (BEDÊ, 1997). Dentre as medidas do acordo estavam a redução de preços dos comerciais leves, a

4. “O Decreto nº 96.056, de 19 de maio de 1988, que reorganizou o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), estabeleceu, no seu artigo 7º, que o presidente do CDI instituiria na Secretaria Especial de Desenvolvimento Industrial (SDI) câmaras setoriais constituídas por representantes de órgãos governamentais e da iniciativa privada, para elaborar propostas de políticas e de programas setoriais integrados.

“A Resolução SDI nº 13, de 12 de julho de 1989, criou as câmaras setoriais com o objetivo de elaborar diagnósticos de competitividade setorial, identificar as causas das distorções existentes e indicar as estratégias para seu equacionamento” (ANDERSON, 1999, p. 2).

manutenção do nível de emprego e a correção dos salários no sentido de repor a inflação. Além disso, decidiu-se pela abertura de novos consórcios de compras, incentivos às exportações, programa de investimentos, contratos coletivos de trabalho, programas de financiamento de veículos pesados e ampliação das negociações a toda a cadeia automotiva (Ibid.). Como medidas voltadas às empresas, buscou-se diminuir os custos de produção através da redução de IPI e ICMS por um período determinado de três meses, prorrogado, em função do sucesso do acordo, até o primeiro semestre de 1993. Já durante o governo de Itamar Franco, sucessor de Collor, foi firmado o segundo acordo automotivo (Ibid.).

Esse período crítico é fundamental para entender o problema aqui proposto, porque ressaltou a necessidade de um debate mais aprofundado sobre a indústria automotiva. Diagnósticos sobre falhas em decisões corporativas tomadas pelas filiais brasileiras das grandes montadoras multinacionais, sobre o *mix* de produção, defasado e inadequado à situação do mercado nacional já aberto aos importados, além da percepção da defasagem tecnológica das plantas e da sua conseqüente baixa produtividade foram resultados desses movimentos. Mesmo assim, a inflação e a baixa capacidade de poupança, bem como o desarranjo nas contas públicas, acabavam por dificultar a liberação de crédito também para pessoa física, o que reduzia o poder de compra do mercado consumidor brasileiro.

Um importante movimento de inflexão na espiral crítica da economia nacional foi a formulação do Plano Real, ainda durante o governo do presidente Itamar Franco. O Plano Real foi o conjunto de medidas responsáveis pela estabilização monetária no país. Além da pressão popular e da óbvia percepção de que a hiperinflação paralisava qualquer tentativa de expansão produtiva no Brasil, servindo basicamente aos rentistas, havia na coalizão que governava a sensação de que o controle da inflação era fundamental para a manutenção da governabilidade (RODRIGUES, 2000).

Embora a estabilidade monetária e o fim da hiperinflação tenham tido impacto positivo no planejamento econômico nacional, trouxeram à tona também questões não resolvidas no setor automotivo. Passados os efeitos das câmaras setoriais, a manutenção da abertura de mercados e a moeda supervalorizada frente ao dólar favoreceram a importação de automóveis. A recusa do governo Fernando Henrique Cardoso em reproduzir os debates tripartites parecia levar novamente a indústria brasileira a uma situação de dificuldade e paralisia. A rigidez com que se conduzia a economia do

país, em consonância com uma matriz liberal, gerara uma conjuntura de estagnação econômica e produtiva. O modelo alternativo à substituição de importações, aliado à âncora cambial e às altas taxas de juros, resultou no que Cardoso (2000) chamou de “choque de competitividade”. Para o autor, nesse período, “[...] tornaram-se crescentes as pressões por flexibilização dos mercados de força de trabalho, tida como momento crucial da modernização das relações entre capital, trabalho e Estado na nova ordem produtiva mundial” (CARDOSO, 2000, p. 4). As altas taxas de juros engessaram a capacidade de endividamento das indústrias e reduziram o crédito e o capital circulante, uma receita conservadora de controle inflacionário (Ibid.).

Uma das saídas tomadas pelos produtores com capacidade de investimento foi acentuar os processos de reestruturação produtiva e de reorganização corporativa (CARDOSO, 2000). O resultado desses processos novamente defensivos foi uma elevação do desemprego entre os anos de 1994 e 1995, com queda na produção de automóveis e diminuição da participação na matriz automotiva no PIB industrial brasileiro (ANFAVEA, 2010).

Diante de mais um momento crítico, o movimento do poder público foi novamente no sentido da formulação de um pacote de medidas protetivas para o setor automotivo. A diferença de então era que o cerne das medidas se concentrava no *core* produtivo, não mais na cadeia nacional de automóveis. A justificativa envolvia novamente a relevância econômica, o dinamismo e a alta tecnologia da matriz automotiva para o Brasil (SALERNO, 1997). Definia-se, portanto, o Novo Regime Automotivo (NRA), no final de 1995.

O NRA buscava agir em duas frentes: proteger as indústrias de montagem final da invasão estrangeira, bem como incentivar a instalação de novas fábricas no Brasil. Foi definido que veículos importados passariam a ter uma taxa diferenciada, com uma alíquota de 70% de imposto. No sentido inverso, as autopeças importadas pagariam apenas 2%. Essa discrepância acabou “exacerbando assimetrias e facilitando não somente a entrada das grandes empresas do setor, como, de fato, dissolvendo as bases de toda e qualquer empresa desprovida de laços internacionais e já fragilizadas pela intensificação da concorrência” (ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997, p. 497).

O setor nacional de autopeças seria o mais atingido àquela altura, sofrendo com uma política de horizontalização forçada. Com os novos arranjos produtivos, ele passou a ter enorme dificuldade de acompanhar as demandas da indústria, principalmente diante dos modelos de *global e follow sourcing*.

Ou seja, ao mesmo tempo que o NRA buscava conectar as fábricas instaladas e a serem instaladas aos modelos produtivos mais contemporâneos, não versava sobre temas protetivos da mão de obra brasileira (ARBIX, 2002). Não havia incentivos para requalificação do trabalhador, ou adequação às novas tecnologias, tampouco preocupação com a construção de novos acordos entre trabalhadores e empresários (Ibid.). O que se oferecia de forma abstrata ao trabalhador brasileiro era a possibilidade de reinserção em novas plantas automotivas a serem instaladas.

As conjunturas industriais (mais especificamente a indústria automotiva) e econômica brasileira se alterariam parcialmente com as medidas governamentais (COMIN, 2006). Isso porque um dos pontos relevantes do NRA foi o de permitir acesso de empresas estrangeiras a fontes de financiamento nacionais, de modo a subsidiar custos de instalação e de importação de equipamentos (COMIN, 2001). De acordo com Comin, essa medida de certo modo alavancou os investimentos diretos estrangeiros no país, muito embora seja difícil de calcular o custo que as renúncias fiscais e demais incentivos tenham nesse momento (Ibid.).

Outro elemento fundamental para atração de investimentos diretos estrangeiros para o Brasil foi a consolidação do Mercosul (CARDOSO, 2006; BEDÊ, 1997), visto como a possibilidade de um mercado consumidor ampliado pelas montadoras, cujos polos de produção seriam instalados no Brasil, em função de sua infraestrutura de exportação e de uma potencial rede de fornecedores de insumos intermediários (CARDOSO, 2006). Portos como os de Santos e do Rio de Janeiro compunham o ambiente de plataforma de exportação para países em processo de desindustrialização, como aqueles do Mercosul. O Brasil tinha, pois, vantagens comparativas ante seus vizinhos, numa disputa no cone sul pela atração de investimentos, além de um mercado interno com potencial de expansão (BEDÊ, 1998).

O ABC, A CRISE E AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS

Com o cenário montado e a adesão das grandes empresas ao NRA, a disputa pelos investimentos estrangeiros se daria, por fim, quanto ao destino das montadoras internamente. Aqui recrudescem as disputas dos territórios para inserção na geografia automotiva brasileira, que se afastava do ABC Paulista.

A “guerra fiscal” (DULCI, 2002) acelerou a reespecialização da indústria, que passou a se difundir por cidades e regiões sem qualquer tradição na produção automotiva, e algumas delas com pouca ou nenhuma tradição industrial. Teve por características uma flexibilização das alíquotas de impostos estaduais, somada à atuação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e à movimentação de prefeituras. Ratificou-se pela forma como se posicionou o Governo Federal no sentido de não arbitrar a equação de desigualdades regionais do Brasil (sobre o tema, ver CANO, 1998; PACHECO, 1998; FURTADO, 1973).

O resultado desse conjunto de movimentos foi uma relativa desconcentração industrial da matriz automotiva, com novos investimentos aportando nos estados do Rio de Janeiro, da Bahia, Rio Grande do Sul, Paraná, Goiás e no interior de Minas Gerais (ARAÚJO, 2012). No entanto, se, num primeiro momento, os pacotes de incentivos do contexto de guerra fiscal tiveram um movimento desconcentrador, com a equalização das benesses oferecidas, as vantagens locacionais voltaram a ter peso nas decisões (BOTELHO, 2002), o que acabou por favorecer o ABC Paulista.

O ABC atravessou o contexto do Novo Regime Automotivo trazendo suas experiências de participação em todos os momentos aqui reproduzidos. Seus sindicalistas haviam participado de parte relevante dos debates das câmaras setoriais, bem como reagido aos efeitos primeiros do NRA e da guerra fiscal. A região constituiu-se como um *cluster* de *clusters* industriais, dentre eles o metal-mecânico. Além das fábricas de montagem de veículos, uma grande malha de indústrias de autopeças também compôs essa configuração na região, desde a década de 1950 (SHAPIRO, 1997).

“São Bernardo tinha montadora e indústria de máquinas. Autopeças lá não é tão importante. Santo André não tem montadora e tem muita indústria de autopeças. É uma região bem forte, mas também tem indústria química que é relativamente forte. Mas, se a gente for pegar a história da indústria automobilística, ela foi o símbolo da industrialização leve no Brasil” (Mario Sérgio Salerno, professor titular da Escola Politécnica da USP).

Por sua enorme relevância no PIB industrial brasileiro, o ABC foi lócus das crises por quais passou a indústria nacional desde a década de 1980. Como resposta a essas crises, a região assistiu aos processos de “reestruturação

sistêmica sob o paradigma da produção enxuta” (CARDOSO, 2000, p. 30). A alteração completa na estrutura da cadeia automotiva brasileira a partir da adesão a técnicas japonesas de produção e organização do trabalho com a redefinição da relação entre os diversos elos da cadeia produtiva, redesenho das plantas industriais, uso de novas tecnologias e mudança no padrão dos produtos, levou ao corte de milhares de postos de trabalho em plantas industriais como a da Volkswagen, em São Bernardo do Campo, na década de 1970, responsável por empregar até 35 mil trabalhadores (CARDOSO, 2000). O outrora “coração do ‘milagre brasileiro’”, o Grande ABC Paulista...

“[...] começou a experimentar [...] um acelerado processo de crise que se expressa no fechamento de unidades produtivas e transferência para outras regiões, retração do investimento, diminuição do volume de emprego, queda do rendimento médio da população, redução da participação no PIB industrial brasileiro” (LEITE, 2000, p. 89).

Uma das estratégias a fim de brevar o processo de desindustrialização e de reestruturação produtiva nas indústrias do ABC foi pressionar o Governo Federal a instalar as Câmaras Setoriais e, em seguida, reforçar a necessidade de um Novo Regime Automotivo com participação dos trabalhadores, o que não ocorreu. Os efeitos de um regime focado no *core* produtivo, e não na cadeia, foi bastante sentido na região. O número de associados nos sindicatos da região caiu ao longo dos anos 1990 e “a perspectiva da desindustrialização deixava de ser uma hipótese longínqua para bater nas portas dos sindicatos da região” (ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997, p. 480). Processos de demissões voluntárias e não-voluntárias foram recorrentes, resultando em aumento do trabalho informal e redução dos rendimentos (LEITE, 2000).

Data desse período de construção das câmaras setoriais a primeira tentativa de fechamento pela Ford de sua planta de São Bernardo do Campo, com a demissão de 700 funcionários. Essa tentativa só não se concretizou em função da ida de uma delegação de sindicalistas e membros do Partido dos Trabalhadores a Detroit, nos EUA, com o intuito de negociar diretamente com a matriz da montadora. Embora não tenha havido a reversão das demissões, na volta a delegação conseguiu ser recebida pelo então Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento do Brasil, Marcílio Marques Moreira, resultando a reunião em um apelo oficial por parte do Governo Federal, com dois objetivos: reverter o fechamento da planta e a ativação da câmara

setorial, como um verdadeiro foro tripartite, reforçando o poder de tomada de decisões (MARTIN & VEIGA, 1996).

A crise final do ABC, porém, nunca chegou e as montadoras lá instaladas não encerraram suas atividades naquele momento mais agudo. A região se recuperou do declínio industrial graças a articulações entre sociedade civil, empresários, trabalhadores e prefeituras municipais (ARBIX, 2000; BRESCIANI et al., 2007; LEITE, 2003 etc.). Mas a possibilidade de êxodo das montadoras, conforme argumentam Ramalho et al. (2009), deu início a um profícuo debate sobre as situações de crise de distritos industriais tradicionais de base fordista confrontados com as mudanças trazidas pela reestruturação e flexibilização do processo produtivo, como também sobre a relevância das práticas de articulação política estruturadas em função das necessidades colocadas pelo e no território. Essa configuração motivou a participação de agentes e representantes de órgãos públicos nessa conjuntura de revitalização local, decisiva para o êxito de programas e estratégias de recuperação e revitalização como o *marketing* regional, a internalização de serviços industriais avançados, o processamento de dados e a logística. Essa estratégia foi parcialmente replicada durante os dois governos de Lula (2003-2010), a partir das experiências deliberativas experimentadas na região. Talvez o mais amplo fórum de debates sobre desenvolvimento nacional, o Conselho Nacional de Desenvolvimento, seja o acontecimento mais relevante, a despeito da desigualdade de representação dos entes ali presentes.

O INOVAR-AUTO E SEUS REFLEXOS SOBRE O EMPREGO E A RENDA

No início dos anos 2000, uma nova política industrial para o setor automotivo começou a ser discutida com o envolvimento direto do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Tal política ganhou força com a eleição de Luís Inácio Lula da Silva para a presidência e ganhou impulso definitivo em 2010, a partir do planejamento do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC)⁵ e da articulação da ANFAVEA e de entidades também relevantes, a exemplo do SINDIPEÇAS.

5. Atual Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação (SDIC), vinculada ao Ministério da Economia.

“A questão do Inovar [Auto] é importante porque você não desequilibra a importação e a exportação, e essa proposta é daqui da casa, do nosso sindicato. Ela sai da nossa casa aqui [a proposta] e nós jogamos para o governo federal e, quando o Lula ganha, o mais importante é que a política industrial é um dos carros-chefes do Brasil. As indústrias têm uma discussão muito grande de política industrial e isso faz gerar emprego pra caramba. Aqui, só pegando 2007, 2011, 2012 a Volks pegando [trabalhadores], Mercedes pegando, toda a cadeia começou a produzir porque você tem que fazer o carro aqui no Brasil também” (Alexandre Colombo, dirigente do SMABC).

As discussões caminham no sentido da elaboração do Programa Inovar-Auto, lançado em 2012 com o mesmo objetivo de oferecer incentivos às montadoras. Descontos progressivos nas alíquotas de IPI foram ofertados para as empresas que fizessem investimentos que iam desde a instalação e a modernização de plantas no país até o desenvolvimento de tecnologias mitigadoras do impacto ambiental.

O Inovar-Auto preconizava a manutenção e a criação de empregos no setor através de um forte estímulo ao aumento da nacionalização da cadeia de valor da indústria automotiva como principal contrapartida à redução de impostos. Contudo, os dados organizados segundo abordagens ocupacional e setorial revelam que os seus resultados, tanto em termos de emprego quanto de renda, são discutíveis no que concerne ao ABC Paulista e ao país como um todo, durante os anos de 2012 e 2019.

Em termos setoriais, tanto o cenário nacional quanto o regional são decrescentes. Houve um salto em termos de empregos formais no primeiro ano do Inovar (2013), que não se sustentou. No ABC Paulista, todos os setores apresentam oscilações. Em 2017, o total de empregos da cadeia automotiva na região representava 70% do que fora em 2012. Na fabricação de autopeças, o número de 18,7 mil empregos é 59% do que era quando do lançamento do pacote de incentivos. O ABC tinha, em suas sete cidades, 13,3% da força de trabalho formalmente empregada na cadeia automotiva nacional, número que decresceu para 11,2% em 2019.

Tabela 7.2. Número de empregos formais da cadeia automotiva por atividade econômica, ABC Paulista e Brasil, 2012 a 2019⁶

ABC Paulista								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pneus e câmaras-de-ar	6157	7037	6699	4048	3821	4019	3756	5854
Automóveis, camionetas e utilitários	17477	27413	25537	22765	20446	12259	11690	14148
Caminhões e ônibus	15893	15726	13751	12596	10630	11509	12245	12737
Cabines, carrocerias e reboques	238	279	235	162	26	46	59	234
Autopeças	31887	30718	27418	23220	18936	18706	18090	17286
Média	71652	81173	73640	62791	53859	46539	45840	50259
Brasil								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pneus e câmaras-de-ar	26183	28771	29853	24002	28329	28920	28845	28081
Automóveis, camionetas e utilitários	90750	101680	95501	93020	86755	84422	83693	80734
Caminhões e ônibus	27019	29335	26127	23258	19683	21483	23386	26145
Cabines, carrocerias e reboques	59738	64947	62072	47296	38454	37179	43330	45934
Autopeças	335621	335406	303600	260516	240182	256106	265892	267540
Média	539311	560139	517153	448092	413403	428110	445146	448434

Fonte: RAIS/STE, 2012 a 2019.

Quando observados os números por ocupação, todas as categorias apresentam redução entre 2012 e 2019, com a elevação observada em 2013. Os cargos diretos e de ensino superior no ABC Paulista representavam, em 2017, 62% do número de 2012. No chamado “chão de fábrica” (soma das ocupações mais diretamente ligadas à produção), a redução também foi acentuada. Em 2017, eram 63% do que foram em 2012. Em 2019, já incluído aí o fechamento da planta da Ford em São Bernardo do Campo, esse número era de 65%.

6. Para melhor visualização dos números, os setores de atividade relativos à fabricação de autopeças, exceto de pneumáticos e câmaras de ar, foram agrupados na classificação “autopeças”.

Os números totais do país, embora negativos com relação ao ano inicial da análise, são um pouco melhores. Houve uma perda de 111 mil empregos formais da cadeia produtiva automotiva entre 2012 e 2017, com uma recuperação nos anos de 2018 e 2019. As ocupações mais atingidas foram aquelas da produção e da manutenção. Em termos nacionais, o conjunto de ocupações que menos perdeu postos de trabalho, proporcionalmente, foi a que agrupa dirigentes e profissionais de nível superior, representando 92% em 2019 do que era em 2012.

Tabela 7.3. Número de empregos formais da cadeia automotiva por classificação de ocupação, ABC Paulista e Brasil, 2012 a 2019⁷

ABC Paulista								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dirigentes e prof. de ens. Sup.	10373	10328	9938	9368	8460	6452	6239	6241
Téc. Nível médio	9539	10160	9493	8583	7615	6813	6754	6544
Serv. Adm. e comércio	5677	6755	6365	5581	4924	4419	4180	4278
Produção e manutenção	46053	53913	47834	39255	32817	28802	28667	29789
Total	71652	81173	73640	62791	53859	46539	45840	50259
Brasil								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dirigentes e prof. de ens. Sup.	42379	43540	44158	42006	39193	37089	37903	39193
Téc. Nível médio	61724	66673	64423	58518	54605	52740	55065	56035
Serv. Adm. e comércio	51653	54958	53436	47537	43122	44164	45873	46855
Produção e manutenção	383555	394968	355136	300031	276483	294117	306305	306351
Total	539311	560139	517153	448092	413403	428110	445146	448434

Fonte: RAIS/STE, 2012 a 2019.

7. Aqui agrupa-se alguns grandes grupos nas classificações apresentadas nas tabelas. Dirigentes e profissionais de ensino superior estão agrupados na primeira categoria, assim como comerciantes e profissionais de serviços administrativos na terceira. Produção e manutenção agrupa os profissionais da produção e os da manutenção na mesma categoria.

Em termos de rendimentos médios por setores de atividades econômicas, também há perdas consideráveis em algumas classificações. No último ano do Programa Inovar-Auto, apenas o agrupamento de fabricação de autopeças, que perdeu grande contingente de mão de obra, apresentava ganhos reais em seus rendimentos médios. A explicação é mais aritmética, já que foi um setor que manteve boa parte do seu contingente de profissionais de nível hierárquico mais elevado.

Com relação às médias nacionais, ganhos reais só foram observados na fabricação de cabines e carrocerias. A maior perda relativa foi na fabricação de pneumáticos e câmaras de ar, que recebe, em média, 66,5% do que recebia em 2012, descontada a inflação acumulada no período.

Tabela 7.4. Rendimento mensal médio da cadeia automotiva por atividade econômica, ABC Paulista e Brasil, 2012 a 2019 (deflacionado pelo IPCA, 2012=100)

ABC Paulista								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pneus e câmaras-de-ar	3998,72	3779,61	3706,05	3767,41	3945,10	3861,73	3690,43	3324,49
Autom., camionetas e utilitários	7355,80	6677,94	6467,28	5755,36	5779,90	5979,89	6094,10	5033,71
Caminhões e ônibus	6585,21	6568,86	6475,21	6119,00	6143,79	6007,94	5843,93	5706,49
Cabines, carrocerias e reboques	1899,46	1875,74	1962,16	1822,12	1189,88	1236,22	1191,71	1778,92
Autopeças	3128,39	3212,28	3238,06	3198,23	3240,43	3347,68	2502,36	2635,03
Média	4996,98	5077,55	5000,87	4744,38	4826,50	4741,22	4294,75	4009,77
Brasil								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pneus e câmaras-de-ar	4581,25	3297,09	3149,02	2996,20	3000,48	3039,13	3042,96	2904,98
Autom., camionetas e utilitários	5189,27	4720,59	4666,51	4250,24	4238,20	4087,34	4081,81	3815,10
Caminhões e ônibus	6090,30	5738,62	5743,44	5491,99	5565,15	5612,50	5245,61	5036,95
Cabines, carrocerias e reboques	1756,17	2062,36	2106,68	2002,34	2031,81	2067,59	2000,19	1968,06
Autopeças	2727,24	2543,45	2597,18	2544,18	2569,54	2618,76	2563,25	2473,17
Média	3292,46	3088,92	3111,25	3018,37	3041,86	3039,12	2965,95	2839,54

Fonte: RAIS/STE, 2012 a 2019.

A realidade observada por classificação de ocupação, não é muito distinta do cenário já descrito. No ABC Paulista, dirigentes e profissionais de nível superior ainda haviam observado estabilidade em seus rendimentos no primeiro ano do Programa Inovar-Auto, mas os anos subsequentes foram de redução. O período, porém, foi de estabilidade para os profissionais ligados mais diretamente à produção. Há uma redução mais clara no último ano da série, porém. Os números nacionais seguem tendência semelhante à realidade regional do ABC Paulista.

Tabela 7.5. Rendimento mensal médio da cadeia automotiva por classificação de ocupação, ABC Paulista e Brasil, 2012 a 2019 (deflacionado pelo IPCA, 2012=100)

ABC Paulista								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dirigentes e prof. de ens. Sup.	10488,63	10438,15	10094,98	9543,80	9370,52	9372,99	9121,41	8900,32
Téc. Nível médio	5956,05	6005,81	5739,39	5360,99	5297,19	5197,47	5123,26	4885,13
Serv. Adm. e comércio	5230,13	5056,03	5041,48	4833,31	4988,61	5143,34	5008,66	4710,14
Produção e manutenção	3533,41	3343,19	3791,23	3451,87	3525,93	3539,78	3597,63	3065,96
Total	4996,98	5077,55	5000,87	4744,38	4826,50	4741,22	4294,75	4009,77
Brasil								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dirigentes e prof. de ens. Sup.	9637,82	8667,40	8533,89	8123,70	8005,96	8069,16	7810,07	7549,48
Téc. Nível médio	4477,56	4002,01	3887,65	3711,39	3733,35	3839,72	3735,94	3586,42
Serv. Adm. e comércio	3084,35	2772,96	2716,72	2603,34	2616,88	2643,23	2514,24	2403,42
Produção e manutenção	2428,67	2363,80	2355,51	2234,18	2267,88	2320,71	2295,76	2167,07
Total	3292,46	3088,92	3111,25	3018,37	3041,86	3039,12	2965,95	2839,54

Fonte: RAIS/STE, 2012 a 2019.

Os dados aqui apresentados tanto para o ABC Paulista quanto para o agregado do Brasil representam anos críticos para o setor automotivo, em ter-

mos gerais, mas também mais um período protegido por políticas fiscais federais, garantindo isenções de impostos e incentivos. As oscilações dos números referentes a emprego e renda não são mais ou menos graves do que em outros momentos, mas mostram que a crise econômica por que passa o país, alimentada pela crise política, tem reflexo na cadeia de produtores de automóveis. Mesmo assim, conforme já dito, a Ford Motors do Brasil mantinha uma situação lucrativa com suas atividades no país. Os dados não cumprem o papel de resultados do fechamento da planta, mas de controle para eventuais justificativas que poderiam ser defendidas pela empresa americana, no sentido mais tradicional das motivações para fechamento de plantas. O cenário a que a Ford esteve exposta não difere das outras montadoras. Pelo contrário, além do conjunto de programas de incentivos que se substituem desde o início da década de 1990, as montadoras mais tradicionais (Ford, Volkswagen, GM e FIAT, por exemplo) ainda gozaram de condições diferenciadas para manutenção de suas atividades no Brasil, vantagens essas encerradas em 2017, não fosse pelo lançamento, ainda no governo de Michel Temer, do Rota 2030, reprodutor de princípios do Inovar-Auto e protetor das montadoras instaladas em solo nacional. Os anos de 2018 e 2019, em que as empresas ficaram “descobertas” de incentivos em termos amplos, não apresentam situação especificamente mais ou menos crítica do que os demais.

O LUGAR DA FORD EM SÃO BERNARDO DO CAMPO

Os dados apresentados na sessão anterior, além de oferecerem uma visão geral da situação do mercado de trabalho ligado ao setor automotivo a partir de 2012, especialmente no ABC, sinalizam para duas constatações: que o Inovar-Auto não atingiu o seu fim de interferir na cadeia de valor e assegurar ou expandir os empregos na região; e que, embora todas as montadoras estejam submetidas às mesmas condições conjunturais, apenas a Ford até o momento decretou o fechamento de uma planta de grande porte no país.

Conforme já discutido por extensa bibliografia (RAMALHO et al., 2009; MARINHO, 1997; DANIEL, 1996), ao menos desde o final da década de 1980, quando o “custo ABC” dificultou a preservação das plantas automotivas na região, as montadoras vêm flertando com a possibilidade de fechar unidades produtivas ou mesmo encerrar por completo suas operações de produção e venda no país. Uma explicação recorrente assinala que a intensa

atuação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), acompanhada da elevada média salarial, acabou contribuindo naquele momento para o direcionamento dos investimentos dos principais grupos automotivos em atuação no país para regiões *greenfields* (DULCI, 2015; CARDOSO, 2006). Desde então, vem ocorrendo um processo de reespacialização e interiorização da indústria automotiva brasileira, com investimentos em locais sem ou com pouca tradição industrial no setor, tais como o Sul Fluminense e as regiões de Camaçari (BA) e Gravataí (RS).

Após o fim do ciclo de investimentos beneficiado pelo Novo Regime Automotivo e um gargalo de mais ou menos dez anos, uma nova fase de investimentos teve início a partir de 2012, favorecida pelas regras instituídas pelo Inovar-Auto. São dessa fase os investimentos da Nissan, em Resende (RJ), em 2014; da BMW, em Araquari (SC), também em 2014; e da Mercedes-Benz, em Iracemápolis (SP), em 2016, apenas para listar alguns. Esse segundo ciclo se encerra junto com o Inovar-Auto, em 2017, e, no ano seguinte, a matriz da Ford toma a decisão de encerrar seu segmento de caminhões na América do Sul e, conseqüentemente, interromper as atividades da sua planta de São Bernardo do Campo, responsável pela produção das linhas Cargo, F-4000 e F-350, além do modelo Fiesta⁸.

O caso da Ford, portanto, não representa uma situação de deslocamento locacional e sim de anúncio de encerramento definitivo da produção, seguido da demissão gradativa dos funcionários e da venda dos seus ativos operacionais. O que está em curso, portanto, é o emprego de uma nova estratégia de negócios, sem enraizamento territorial, desassociado de compromissos institucionais, transitório e bastante móvel, graças aos sofisticados instrumentos logísticos de transporte da produção. E essa nova estratégia passa pela comercialização de picapes e de SUVs, notadamente o Ford Territory, respondendo a um movimento de maior integração da cadeia global de valor do setor automotivo, com sua produção se concentrando na China e se inspirando no Yusheng S330, modelo produzido pela Jiangling Motor Corporation (JMC), parceira da Ford há 25 anos (QUATRO RODAS, 2020).

Assim, a Ford recorre em nível global a uma experiência de *joint-venture*, tal como ocorreu internamente com a Autolatina, mantida com a Volkswagen do Brasil entre os anos de 1987 e 1995. A Autolatina foi um capítulo importante numa trajetória bastante inconstante da montadora norte-ame-

8. Disponível em: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2019/02/19/ford-exits-heavy-truck-business-in-south-america.html>.

ricana no Brasil e se pautou em aproximar as estratégias das duas empresas, seguindo orientações das matrizes de ambas, e inspirando experiências *a posteriori*, como a da portuguesa Autoeuropa (VALE, 2004). No Brasil, a Ford respondia por 30% do mercado de automóveis e a Volkswagen por 40%. O objetivo inicial da Autolatina era o de reduzir custos de produção, aproveitando, dentre outras, as vantagens competitivas da Ford no setor de motores e o mercado cativo da Volks nos automóveis populares (CONSONI & CARVALHO, 2002; BLASS, 2001; LANDY, 1989).

A *joint-venture* foi lucrativa, mas enfrentou uma série de obstáculos. A competição entre as duas participantes permanecia, o que impedia uma ampla abertura de conhecimento (CONSONI & CARVALHO, 2002). Além disso, a situação de inflação alta e controle de preços impôs perdas de receitas significativas nos primeiros anos da experiência, levando a Autolatina a um processo contra o Governo Federal (LANDY, 1989). Por fim, com a abertura dos mercados nacionais a produtos importados, a estratégia de tropicalização de modelos mundiais foi posta em revisão, movendo as duas montadoras a estratégias separadas de competição pelos mercados brasileiro e sul americano (CONSONI & CARVALHO, 2002).

“[...] em 1987, veio uma junção na Ford que se chamou Autolatina, que é a junção Ford e Volks. Com o mercado em crise, foi o jeito que as duas empresas se juntaram, se ligaram para ver se elas ganhavam o mercado. Naquela época, só se tinha quatro empresas praticamente, a Ford, a Volks, Fiat e GM, depois que foram entrando mais empresas. A Ford tinha uma fatia boa do mercado e a Volks também. Elas se juntaram, ficaram, se eu não me engano, até 1994 nessa junção de Autolatina. E, de lá para cá, a Ford, ela acaba não se sustentando mais... Não se viabilizando, como era antigamente. Porque a Ford era uma fábrica que produzia em três turnos, com muita produção e, quando ela separa... Quando ela se juntou, também estava em crise, mas, quando ela se separa, entra em uma crise ainda maior” (Alexandre Colombo).

A Ford conta ainda com uma moderna planta no município de Camaçari, na Bahia, que teve sua origem na iniciativa do governo do Rio Grande do Sul de rever o pacote de incentivos oferecidos à montadora para instalar-se em Gravataí (DULCI, 2015). Ela se insere no contexto de uma reespeciali-

zação da indústria automotiva brasileira e, desde o início, parece um foco de tensão com as plantas instaladas em São Paulo, em função dos salários um pouco mais baixos e da própria distância geográfica da planta.

A relação de Camaçari com o ABC, embora exista, envolve mais tabelas salariais e de participação de lucros e resultados, abonos e demais questões salariais, tendo a realidade paulista como um paradigma relativo (DULCI, 2015). Ademais, a articulação para a instalação da planta da Ford na Bahia envolveu uma força tarefa política em torno do então senador Antônio Carlos Magalhães e de deputados a ele ligados, que ensejou a emenda parlamentar do Novo Regime Automotivo Especial para o Nordeste, Norte e Centro-Oeste, lida pela bancada paulista no congresso como uma medida contrária aos interesses daquele estado (Ibid.). A questão se complexificou com a decisão da Ford de transferir o setor de pesquisa e desenvolvimento da montadora no país para Camaçari, deslocando postos de trabalho qualificados outrora existentes no ABC Paulista.

“A decisão da matriz de encerrar as operações de caminhões no mundo afetou aqui. Primeira coisa, ‘não vão produzir mais caminhões no mundo, só carros’. Isso lá na matriz. Segundo, tem outra planta aqui e em São Bernardo nós temos uma área enorme. Produzir só carros tinha que fazer um investimento muito alto e ela, já tendo a fábrica de Camaçari e tendo o incentivo fiscal lá, culminou tudo... Falaram ‘vamos ficar em Camaçari’. No final do ano de 2018, nós estávamos discutindo com a fábrica um investimento. E ela, nos bastidores, articulando lá em Brasília a inserção do incentivo fiscal pro Nordeste para ela se beneficiar. Se quisessem, iriam prorrogar mais o tempo lá na Bahia. Aí, eles voltaram atrás e falaram ‘conseguimos isenção lá, então esquece São Bernardo’” (Adalto de Oliveira [Sapinho], dirigente do SMABC).

Mesmo com a preservação da planta de Camaçari, a entrada do Territory no mercado brasileiro representa uma nova orientação da Ford, cuja opção por picapes e SUVs (veículos maiores, com maior valor agregado e, consequentemente, inseridos numa faixa de preço mais elevada) não só pôs fim ao segmento de caminhões da empresa na América do Sul como, a médio e longo prazo, coloca sob ameaça a produção de veículos leves, hoje concentrada na fábrica baiana.

“A Ford hoje investe mais da metade dos recursos disponíveis em carro autônomo e em carro a combustão, as SUVs, as picapes, a Ford é líder de mercado nos Estados Unidos. [...] os investimentos nessa área se reduziram bastante porque eles estão olhando as outras áreas. E [foi] esse movimento que ganhou força a partir de 2017, que começou a colocar gente numa situação aqui de ‘vamos pra marca do pênalti’. Porque, em 2017, a gente estava negociando com a direção da empresa o investimento dos novos carros aqui na planta de São Bernardo, que é a nova linha que vai substituir o Ford Ka, que é feito em Camaçari. A gente começou a negociar em 2017. No final do ano, eles interrompem essa negociação porque muda a cúpula da empresa [...]. Demitiram o CEO e já disseram pro tesoureiro, pro financeiro ‘ano que vem é você, né?’ e começaram a fazer o rearranjo. E foi nessa que a gente aqui começou a ficar muito preocupado. E a gente pensou ‘bom, a operação de caminhão está toda estruturada, né?’. Rede, fornecedor, produção, todo o investimento realizado e mantido, não descuidaram disso. A gente achava que eles nunca iriam abandonar a produção de caminhão. Mas a decisão lá das finanças, dos acionistas é ‘vamos perder 600 milhões de dólares, mas acaba com aquilo lá.’ [...] Foram 20 mil os afetados, entre autopeças, revendas e serviços que atendiam à fábrica” (Rafael Marques, dirigente do SMABC).

O sindicato já vinha sendo informado acerca das movimentações na direção do fechamento desde 2018 e nos bastidores negociava o lançamento de uma nova linha de automóveis como alternativa ao encerramento definitivo da produção. Mas foi pego de surpresa pelo anúncio do fechamento da fábrica, assim como o governo do estado de São Paulo, que em resposta chegou a elaborar um programa estadual de apoio ao setor automotivo, o IncentivAuto, anunciado em 2019 sob a forma de um pacote de incentivos à instalação de novas montadoras no estado e pautado em descontos progressivos de até 25% na alíquota do Imposto de Circulação de Bens e Serviços (ICMS) para a produção de automóveis em São Paulo⁹.

“Nós fomos lá e conversamos com o Doria. Não tem divergência política? Mas chamamos para conversar, pô! ‘Poxa, ajuda a gente!’

9. “Governo Doria anuncia pacote de incentivos para montadoras em São Paulo”, *Jornal O Globo*, 08/03/2019.

Conversamos com a prefeita aqui também. Nós temos que fazer nosso papel porque são as pessoas. O impacto que dá nas pessoas, que dá na sociedade, é terrível. Eu estava saindo, estou aposentado, mas você fica com aquilo na cabeça, até agora. Depois que fechou a fábrica, a gente fez umas 5, 6, 7 reuniões com a Ford, umas 3, 4 com governo aqui do estado [...]. Fomos no BNDES, aí eles falaram que só fomentam a produção, que eles não compram a fábrica. Sabe, ninguém ajuda. O dia 19 de fevereiro de 2019 foi o pior dia da minha vida. Os caras chamaram a gente de repente e falaram que iriam fechar a fábrica. Estávamos eu, esse aqui [o Sapinho], o Rafael [...]. Nós esperando [sic] que eles fossem apresentar alguma coisa [...]. Você sabe que o negócio estava para assinar. Já ia anunciar pra gente fazer uma assembleia, falar e fazer uma festa. Isso foi em 2015 ou 2016, né Sapinho? Estava pra anunciar. Aí, de repente, veio uma informação. ‘Olha, dá uma segurada aí que vão analisar’. E essa segurada foi indo e a crise piorando” (Alexandre Colombo, dirigente do SMABC).

Após o anúncio do fechamento, aventou-se a aquisição da planta e posterior manutenção dos trabalhadores por outra montadora. Diversas empresas surgiram como interessadas e possíveis compradoras da fábrica e chegaram a negociar diretamente com a direção da Ford, tais como a chinesa BYD, o grupo turco OTOSAN¹⁰, a holandesa DAF e o grupo CAO A, fabricante dos veículos Cherry e Hyundai no Brasil.

“A Ford esteve muito ativa em 2018 ao tentar vender a fábrica de caminhões, quando vasou a história da DAF¹¹. Nós fomos atrás, porque eles têm uma planta não muito grande em Ponta Grossa. E aí negaram, o sindicato falou que não sabia, a empresa negou e eu acho que aquilo morreu. Aí, no final, já com o anúncio de fechamento em 2019, eles revelaram que passaram 2018 tentando vender a planta de caminhões. E, de fato, a DAF foi uma das procuradas pela Ford, além da Volvo e o próprio grupo OTOSAN da Turquia. Esses 3, né? Esses três e quem que foi até o final negociando, que deu a resposta

10. De propriedade da Ford Otomotiv Sanayi A.S., também conhecida por Ford Otosan. Disponível em: <https://www.fordotosan.com.tr/en/operations/production/plants>.

11. A DAF Caminhões é uma marca que integra a PACCAR, quarta maior montadora de caminhões do mundo. Disponível em: <http://www.dafcaminhoes.com.br>.

em dezembro, segundo a Ford, foram os turcos. Os turcos foram, evoluíram, e no final das contas disseram ‘não, nós não vamos!’. Então por isso que a gente fica pensando ‘pô, até dezembro negociando com os turcos e, em fevereiro, anuncia o fechamento? Um mês de análise, vamos ficar, não vamos ficar. Ainda jogam 600 milhões pra poder fechar?’ A Ford listou, na época, mais de 12 montadoras. A CAO A era uma delas, mas ela não foi procurada. Ela listou Iveco... A Volvo não foi procurada... A Volvo falou ‘quanto você quer pra fechar? Eu pago pra fechar!’ [...] a DAF se interessava pela rede. Não deu acordo. A Ford tinha essa questão: ‘eu preciso achar uma alternativa para os empregados e para os sindicatos’. Então ela queria uma coisa fechada” (Rafael Marques).

A CAO A surgiu como a compradora mais provável através de uma operação financeira que envolveria o BNDES.

“Nós estivemos no BNDES em novembro, quando o [Henrique] Meireles plantou isso na imprensa, que o negócio não estaria dando certo, porque o BNDES não ia financiar, e nós ficamos em cima do BNDES, até que eles nos receberam. Receberam e disseram o seguinte: nós recebemos a CAO A duas vezes presencialmente, algumas vezes por videoconferência. Eles não formalizaram pedido de empréstimo, e o Banco deixou claro pra CAO A que o Banco não financia compra, mas financiaria investimentos futuros: modernizar a fábrica, o Euro 6, que está na conta, coisas do gênero. Nós perguntamos pro Banco: ‘que número a CAO A colocou para vocês?’ Eles responderam: ‘grandes números.’ ‘Desses grandes números, o quanto que o BNDES pode e quanto não pode participar?’ ‘50% o Banco tá apto a participar. Outros 50% não, porque aí é custo de aquisição.’ Nós pensamos: ‘tá bom. Se for 200 milhões, 100 milhões sim, 100 milhões não. Se for um bi, é 500/500, mas não sabemos quanto [são] os grandes números deles.’ Então ficou assim: a CAO A de fato não pediu empréstimo, porque nós fomos pra cima da CAO A e eles confirmaram que não pediram, e depois a gente foi tentar obter uma informação mais detalhada, o que mais ou menos chegou pra nós? A CAO A queria repetir, no caso com a Ford, o que ela conseguiu com a Chery. Na Chery, ela entregou serviços, estratégia, reposicionamento da marca e até de design do

carro. Ela entregou isso pra Chery, não desembolsou dinheiro. Então ela entregou trabalho e adquiriu uma parte da fábrica. Não sei se é metade. Não sei exatamente metade ou toda fábrica. Toda acho que não é, porque a Chery continua mandando lá também. Mas ela quis repetir esse desenho na Ford no seguinte aspecto: tentando pegar na China investidores que colocassem o recurso necessário aqui, já que não teria o BNDES” (Rafael Marques).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caso Ford deixa muitas perguntas em aberto, especialmente no que tange ao destino da indústria automotiva brasileira nos próximos anos. Prognósticos apontam para uma crescente perda de relevância da produção nacional, seja pela retração econômica seja pela dificuldade de o país acompanhar os processos disruptivos já em curso, com destaque para a eletrificação. Além disso, parecem crescentes as dificuldades do Estado em assegurar a competitividade global dessa indústria instalada através de políticas industriais orientadas pelo mesmo receituário empregado desde a década de 1990, qual seja condicionar a desoneração fiscal a novos investimentos com impacto no mercado de trabalho.

Uma retrospectiva das últimas políticas formuladas com o propósito de fortalecer a presença do setor no Brasil mostra que até o momento a permanência dessas multinacionais foi amparada pela recorrente oferta de incentivos fiscais. No caso do Inovar-Auto, essa redução foi explicitamente condicionada a um engajamento maior das montadoras em aumentar a participação de conteúdos nacionais nos veículos, o que em linhas gerais pressuporia o desenvolvimento de fornecedores nacionais, uma contradição em relação ao amplo desmonte do parque nacional de fornecedores ocorrido na década de 1990. Os dados aqui apresentados revelam o insucesso dessa estratégia, ao menos no que diz respeito ao ABC Paulista.

O episódio aqui narrado é emblemático porque, pela primeira vez, uma montadora tradicional e de grande porte decidiu unilateralmente fechar uma fábrica com bom volume de produção e boa rentabilidade – mesmo considerando a gradativa perda de relevância da produção diante dos serviços financeiros – sem oferecer qualquer possibilidade de revisão da sua decisão a partir de negociações com o Sindicato e o poder público. A principal conclusão extraída desse acontecimento é que a Ford se aproveitou dos

benefícios oferecidos pelo Inovar-Auto, fez investimentos pontuais (uma fábrica de motores, um laboratório de polímeros e um centro de distribuição) em sua unidade na Bahia e caminhou rumo a um redirecionamento estratégico que decretou o fim de sua planta em São Bernardo do Campo. Embora os depoimentos sugiram a existência de uma rivalidade entre as duas unidades, o fato é que a fábrica de São Bernardo não foi “sacrificada” em benefício da fábrica de Camaçari. Ou seja, não houve a transferência da produção de um local para outro e sim o entendimento pela matriz da empresa que os produtos lá produzidos (especialmente, os caminhões) haviam se tornados obsoletos, não oferecendo horizontes nem de retorno de curto prazo aos fundos de investimento que mantêm expressiva participação na empresa e nem competitividade num mercado cada vez mais dominado pela presença de SUVs.

REFERÊNCIAS

ANDERSON, P. Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991-1995. *Texto para discussão 667*. Rio de Janeiro: IPEA, 1999.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – ANFAVEA. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010*. São Paulo: ANFAVEA, 2010.

APPY, B. Questão fiscal: crise e concentração de renda, In: IRES/DESEP. *Crise brasileira – anos oitenta e governo Collor*. São Paulo: DESEP, 1993.

ARAÚJO, S. M. A Indústria Automobilística, o Trabalho e o Capital Migrante em Novas Regiões Produtivas Brasileiras. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 123, 2012.

ARBIX, G. Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo. *Dados*, Rio de Janeiro, v. 43, n. 1, p. 5-43, 2000.

_____. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. 48, p. 109-129, 2002.

_____. Guerra fiscal, espaço público e indústria automobilística no Brasil. In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. (Org.) *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

ARBIX, G.; ZILBOVICIOUS, M. *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

_____. Ajuste Local à Globalização: um estudo comparativo do investimento estrangeiro direto no ABC e na Grande Porto Alegre. In: *Seed Documento De Trabalho N. 22*. Organização Mundial do Trabalho, 2002.

BEDÊ, M. A. A política automotiva nos anos 90. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIOUS, M. (Org.). *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

BEYNON, H. *Trabalhando para a Ford*. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

BLASS, L. *De volta ao futuro: o discurso empresarial e sindical no fim da Autolatina*. São Paulo: Educ; Cortez; FAPESP, 2001.

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

BRANCO, L. Governo Doria anuncia pacote de incentivos para montadoras em São Paulo. *O Globo*, 8 mar. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/governo-doria-anuncia-pacote-de-incentivos-para-montadoras-em-sao-paulo-23508073>.

BRESCIANI, L. P.; KLINK, J. J.; LÉPORE, W. C. Câmara Regional do ABC – produção e reprodução do capital social na região do Grande ABC paulista. *E & G – Economia e Gestão*, Belo Horizonte, v. 6, p. 1-18, 2007.

CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995*. Campinas: Unicamp, 1998.

CARDOSO, A. M. Economia x Sociologia: eficiência ou democracia nas relações de trabalho?. *DADOS-Revista de Ciências Sociais*, v. 43, n. 1, 2000.

_____. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada, In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. (Org.). *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

CARDOSO, A. M.; COVARRUBIAS, A. *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

CARMO, M. J. *Análise do processo de financeirização do setor automotivo*. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2017.

_____. *Indicadores de Financeirização nas Empresas com Maior Valor de Mercado*. 2020. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2020.

CARMO, M. J.; SACOMANO NETO, M.; DONADONE, J. C. Análise da financeirização no setor automotivo: o caso da Ford Motor Company. *Nova Economia (UFMG)*, v. 28, n. 2, p. 549-577, 2018.

COLOMBO, A. Diretor executivo do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC). Entrevista concedida aos autores. *Entrevista*. 10 mar. 2020.

COMIN, A. Verdades e mentiras sobre a onda recente de penetração estrangeira no Brasil. *Indicadores Econômicos FEE*. (s/l), v. 28, n. 4, p. 161-182, 2001.

_____. A nova onda de desenvolvimento da indústria automobilística brasileira. In:

CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. (Org.). *A indústria automobilística nas Américas*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

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

DAF CAMINHÕES BRASIL. *Site oficial*. Disponível em: <https://www.dafcaminhoes.com.br>.

DANIEL, C. Uma estratégia econômica para o Grande ABC. *São Paulo em Perspectiva*, v. 10, n. 3, p. 138-144, 1996.

DULCI, J. A. *Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)*. 2015. Tese (Doutorado em Sociologia). Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

DULCI, O. S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. *Revista de Sociologia e Política*, n. 18, p. 95-107, 2002.

FERRAZ, J. C.; KUPFER, D.; HAGUENAUER, L. *Made in Brazil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1996.

FLIGSTEIN, N. *The architecture of markets. An economic sociology of twenty-first century capitalist societies*. 1a ed., Princeton: Princeton University Press, 2001.

FORD MEDIA CENTER. Ford Exits Heavy Truck Business in South America; Key Milestone in Global Redesign of Company. *Ford Media Center*. 19 fev. 2019. Disponível em: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2019/02/19/ford-exits-heavy-truck-business-in-south-america.html>.

FORD MOTOR COMPANY. *Ford Motor Company Annual Report on form 10-K for the fiscal year ended December 31, 2018*. Dearborn, 2019.

FORD OTOMOTIV SANAYI A.S. *Plants*. [201-]. Disponível em: <https://www.fordotosan.com.tr/en/operations/production/plants>.

FRANCO, G. H. B. Alternativas de estabilização: gradualismo, dolarização e populismo. *Revista de Economia Política*, v. 13, n. 2 (50), p. 28-45, 1993.

FURTADO, C. *Raízes do subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003 [1973].

IBGE. *Sistema de Contas Nacionais*. Vários anos. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais.html>.

_____. *Sistema Nacional de Preços*. Vários anos. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html>.

LANDY, L. Autolatina v. Brazil: A Multinational Tells Brazilian Prices to Take a Hike. *U. Miami Inter-Am. L. Rev.*, v. 21, p. 595, 1989.

LEITE, M. P. *Desenvolvimento econômico local e descentralização na América Latina: A experiência da Câmara regional do Grande ABC no Brasil*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2000.

_____. *Trabalho e sociedade em transformação – Mudanças produtivas e atores sociais*. São Paulo: Ed. Perseu Abramo, 2003.

MARINHO, L. A nova imagem do ABC paulista. *Folha de São Paulo*, 25 fev. 1997. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/2/25/dinheiro/7.html>.

MARQUES, R. Ex-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC). Entrevista concedida aos autores. *Entrevista*. 10 mar. 2020.

MARTIN, S. B.; VEIGA, J. P. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In:

NABUCO, M.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. (Org.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

OLIVERA, A. Integrante do Conselho Executivo do SMABC e ex-ponteador da Ford. Entrevista concedida aos autores. *Entrevista*. 10 mar. 2020.

PACHECO, C. A. *Fragmentação da nação*. Campinas: Ed. Unicamp, 1998.

QUATRO RODAS. Missão Estratégica. São Paulo: Editora Abril, ed. 736, agosto de 2020.

RAMALHO, J. R.; RODRIGUES, I. J.; CONCEIÇÃO, J. J. Reestruturação industrial, sindicato e território – alternativas políticas em momentos de crise na região do ABC em São Paulo - Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n. 85, p. 147-167, 2009.

RODRIGUES, A. T. *O Brasil de Fernando a Fernando: neoliberalismo, corrupção e protesto na política brasileira de 1989 a 1994*. Ijuí: Ed. Unijuí, 2000.

SALERNO, M. S. A indústria automobilística na virada do século. In: ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

_____. Professor titular da Escola Politécnica da USP. Entrevista concedida a Raphael Lima. *Entrevista*. 07 set. 2020.

SHAPIRO, H. A Primeira Migração das Montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

SOUZA, L. H. C. *O Grupo Jaguar Land Rover e a Financeirização: seu reposicionamento diante de uma nova concepção de controle*. 2019. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2019.

VALE, M. Innovation and knowledge driven by a focal corporation: the case of the Autoeuropa supply chain. *European Urban and Regional Studies*, v. 11, n. 2, p. 124-140, 2004.



CAPÍTULO 8

TRABALHADORES E INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA: UM OLHAR SOBRE A EXPERIÊNCIA DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC EM TEMPOS PANDÊMICOS

THAMIRES CRISTINA DA SILVA

INTRODUÇÃO

A partir de 2020, a pandemia do novo coronavírus estabeleceu um regime cronológico distinto – o antes e o pós-pandemia – que lançou a sociedade em uma travessia turbulenta cujo horizonte de incertezas evidencia dificuldades por parte das instituições e autoridades públicas para atenuar seus impactos; excetuam-se iniciativas de contenção temporária do conflito redistributivo no qual os sindicatos estão imersos, embora tenham deixado de exercer tanta influência. As lacunas econômicas e sociais advindas desse contexto mostram que a arbitrariedade do tempo se manteve rígida, colocando à prova a capacidade dos sindicatos para conduzir simultaneamente inúmeras demandas da base e articular consensos cada vez mais sensíveis ao desmonte democrático.

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), que já carregava consigo a tarefa de construir caminhos alternativos à sua ação, foi surpreendido pela interrupção das atividades econômicas e paralisação repentina das fábricas. A crise que se instaurou reacendeu algumas práticas sindicais já experimentadas em outras circunstâncias de agravamento econômico (RAMALHO; RODRIGUES, 2013), com a novidade de que a pandemia agregou demandas sobre a saúde e estabilidade do emprego durante as medidas restritivas de distanciamento, somadas aos impactos da desigualdade social nas diferentes localidades que compõem o ABC Paulista. A realidade que se impôs sobre a vida dos(as) metalúrgicos(as) e da população em geral dinamizou a participação do SMABC no debate público, readequado aos

efeitos macroeconômicos da pandemia sobre as cadeias produtivas. Dessa maneira, os metalúrgicos do ABC concatenaram a pauta de desenvolvimento industrial com diagnósticos que elucidaram potencialidades de superação dos efeitos da crise pandêmica sobre os empregos, buscando construir vias alternativas de diálogo com atores sociais, do setor público e privado, ainda que sob uma atmosfera institucional de rejeição aos sindicatos no âmbito federal, principalmente. Por representar um setor econômico dinâmico, integrado às cadeias globais de valor e com alto grau de desenvolvimento tecnológico, nos anos mais recentes, o sindicato priorizou ações relacionadas ao paradigma produtivo da automação inteligente que tem norteador estratégias competitivas das montadoras em um contexto de aumento da desproteção social do trabalho. São frequentes as ameaças das multinacionais para flexibilizar as relações trabalhistas, normatizadas pela legislação em vigor desde 2017 que alterou profundamente o sistema regulatório do assalariamento e da seguridade no Brasil. Na indústria automotiva, em específico, a insegurança dos vínculos de trabalho combinada com o enfraquecimento das leis trabalhistas permitiu maior o controle das multinacionais sobre os(as) trabalhadores(as), ao passo que o sindicato foi compelido a processos negociais mais hostis, frente à intensificação dos conflitos da base com o patronato (RAMALHO; SANTOS; RODRIGUES, 2019).

A reorganização das cadeias globais de valor responde ao processo de deslocamento dos investimentos das multinacionais que afeta distintamente as estruturas produtivas regionais/locais nos países que acolhem as plantas produtivas. No ABC, tais mudanças assimilaram o processo acelerado de desindustrialização brasileira, que influi sobre a densidade fabril e tem provocado na região uma série de consequências sobre o volume de empregos e sobre a preservação das indústrias tipicamente vinculadas à atividade produtiva automobilística (RAMALHO; SANTOS; RODRIGUES, 2019).

O repertório sindical do ABC foi constituído por temáticas de maior abrangência, justamente pelo perfil do operariado que representa, o que possibilitou “uma grande capacidade de pressão política, uma participação sindical significativa e, em alguma medida, construíram uma expressiva experiência de organização no local de trabalho” (RODRIGUES; PONTES; RAMALHO; SANTANA, 2006, p. 84). Apesar das mudanças mais recentes na composição do operariado fabril que influíram na percepção dos trabalhadores sobre o papel do sindicato, o SMABC ainda preserva algumas especificidades de sua identidade operária que ancora iniciativas sobressalentes na região.

Durante a pandemia, o sindicato se posicionou nas discussões sobre políticas industriais setorializadas, subsídios para atração de investimentos internacionais, manutenção das plantas produtivas, relação das subsidiárias com a cadeia de suprimentos, impactos das mudanças estratégicas de grandes fábricas nas empresas de menor porte, desenvolvimento regional e políticas públicas, geração de emprego e de renda, qualificação profissional, entre outros tópicos que envolvem disputas em torno do trabalho com demais atores sociais. A capacidade de interferência do sindicato nesses problemas apontados tem despertado reflexões aprofundadas de suas principais lideranças sobre o futuro do trabalho e do sindicalismo. Nessa direção, as perspectivas da indústria automobilística mundial desenhadas pelo sindicato, em diálogo com as restrições da realidade nacional, sinalizaram a necessidade de inovações institucionais de modo a evitar o esvaziamento do debate sindical na esfera política. Embora a situação atual seja diametralmente oposta ao que o SMABC vivenciou na década de 2000, no sentido da variedade de espaços institucionais de articulação que acionou para pautar suas reivindicações, o “capital político” de que dispõe (RAMALHO; RODRIGUES, 2018, p. 70), advindo de um histórico de mobilizações que não pode ser desconsiderado, forneceu consistência a suas ações de enfrentamento aos efeitos devastadores da pandemia na região.

A pandemia acentuou o ritmo das mudanças no mundo do trabalho, já sinalizadas por uma conjuntura pouco favorável para contrastar o rebaixamento de direitos e o recuo da estrutura produtiva local. Estas mudanças ganharam novo escopo, apresentando um sentido de urgência frente à desmobilização do capital produtivo que gerou impactos diversos nos países e, por sinal, assimétricos, observados pela reação protecionista dos governos nacionais sobre suas indústrias, e pela retração da atividade econômica generalizada, porém proporcional à capacidade de cada território para retomar dinamismo, quando superada a fase mais crítica de disseminação do vírus.

Nesses termos, o cenário de desafios não se limitou aos efeitos diretos da crise sanitária sobre a saúde da população, mas catalisou “um momento de extremo contraste”, segundo Wagner Santana, presidente que estava à frente do sindicato assim que a pandemia eclodiu. Tais circunstâncias levaram o sindicato a mobilizar o conjunto da militância, além de recursos internos e estrutura organizativa para amparar os(as) trabalhadores(as) metalúrgicos(as), mas também para cumprir um papel político e social, seja no território com ações solidárias direcionadas à comunidade, seja por

vias institucionalizadas para cobrar providências das autoridades políticas sobre a escalada de crises que o Brasil sofre desde então, com senso crítico sobre a realidade: “em favor da democracia, contra o fascismo, pela vida, por direitos dos trabalhadores, contra os ataques aos empregos e também para nos posicionarmos sobre que tipo de Brasil queremos no pós-pandemia”¹.

Novamente, o contexto social evidenciou o que já estava colocado como traço marcante da classe trabalhadora brasileira em épocas anteriores, sendo a desigualdade social a sua principal manifestação, exigindo do sindicato a disseminação de ações que reforçaram a relação de pertencimento que construiu junto à sociedade e suas principais demandas. Considerando a extensão dos desafios colocados à ação sindical dos metalúrgicos do ABC, este capítulo busca identificar as suas principais iniciativas realizadas especificamente no primeiro ano de pandemia com o objetivo de apontar a interação que estabeleceu com a sociedade a partir do papel político que desempenhou neste momento de inflexão.

No primeiro tópico deste capítulo, é realizado um levantamento sobre indicadores recentes da indústria automobilística que delineiam um panorama sobre o impacto da pandemia na produção e nos empregos, e combina análises comparativas sobre o desempenho do Brasil e de outros países. A análise destes indicadores se justifica pela retração da atividade manufatureira global na pandemia, despertando a reação de governos das nações mais desenvolvidas, principalmente, por meio de investimentos governamentais massivos direcionados ao potencial tecnológico para criação de novos modelos de veículos à motor que apostam no restabelecimento competitivo das maiores fabricantes no mundo.

No segundo tópico, o capítulo discorre sobre os efeitos da pandemia na indústria automobilística a partir da experiência do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Nesta parte, realizamos um exercício empírico baseado na seleção de edições da *Tribuna Metalúrgica*, jornal da categoria, para identificar as principais iniciativas do sindicato nesse período. O mapeamento inicial das ações sindicais voltadas para o enfrentamento da pandemia consistiu em uma breve sistematização que sugere uma rica variedade de respostas construídas com alcance em diferentes esferas sociais. O último tópico realiza um balanço sobre as principais questões analisadas neste ca-

1. SMABC. *Fala Wagnão: Uma difícil decisão*. 8 jun. 2020. Disponível em: <<https://smabc.org.br/fala-wagnao-uma-dificil-decisao/>>. Acesso em mar./2022.

pítulo, e explícita, em linhas gerais, os desafios do sindicalismo metalúrgico e, em especial, do sindicalismo dos metalúrgicos do ABC.

O exercício analítico aqui proposto se une a um conjunto de reflexões condensadas nos últimos anos por pesquisas acadêmicas que enfatizaram características diferenciais de um sindicato que sobreviveu a pressões de vários tipos, e demonstra capacidade para construir alternativas à crise pandêmica. Ainda que uma outra prática sindical possa ser gestada no pós-pandemia, a propagação de ações do SMABC nos convidou à análise sobre questões sociais que mais sensibilizaram a categoria e seu entorno, possibilitando-nos compreender um pouco mais como o sindicato geriu pressões cotidianas, sem perder de vista as tendências globais da indústria automobilística.

A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NA PANDEMIA

No momento mais dramático da pandemia do novo coronavírus (SARS-CoV-2), a indústria automobilística global foi obrigada a desligar as máquinas. A interrupção das atividades nas montadoras gerou um efeito cascata em outros segmentos coextensivos à cadeia de produção de automóveis que abrange 14 milhões de empregos diretos no mundo (OIT, 2021). Falta de insumos de componentes importados, especialmente eletroeletrônicos, e transtornos na logística² foram fenômenos associados à dependência da cadeia global de suprimentos que acentuaram o enfraquecimento da produção e das vendas no setor. Na indústria brasileira, a falta de matéria-prima afetou 68% das empresas que relataram problemas na aquisição de insumos, de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI)³.

A relação de interdependência entre empresas e subfornecedoras refletiu o recuo disseminado da produção mundial de veículos automotores, que ainda apresenta patamares inferiores aos verificados na produção total de 2019. Em 2021, segundo ano da pandemia, a produção total de veículos

2. Supply chains have been upended. Here's how to make them more resilient. *World Economic Forum*. 6 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/2020/04/supply-chains-resilient-covid-19/>>. Acesso em set./2021.

3. SMABC. Falta de matéria-prima impacta a indústria. *Tribuna Metalúrgica*, n. 4672, p. 3. São Bernardo do Campo, SMABC, 30 out. 2020. Disponível em: <https://smabc.org.br/wp-content/uploads/2020/10/TM_4672-web.pdf>. Acesso em mar./22.

motorizados recuou 13% em comparação a 2019, mas apresentou um ligeiro aumento de 3% em relação a 2020, quando as atividades econômicas colapsaram. Este resultado foi influenciado pelos países emergentes, que por sinal são os mais numerosos, segundo classificação da Organização Internacional de Fabricantes de Veículos Automotores (OICA), que representaram crescimento na produção de unidades veiculares motorizadas de 8% em 2021. Nos países desenvolvidos⁴, o retorno gradual das atividades produtivas não superou a queda de 22% constatada em 2020, embora tenha registrado um recuo mais suave, de 2%, em 2021 (OICA, 2021).

A região sul-americana (Argentina, Brasil e Colômbia) atingiu a marca de 17,5% de crescimento produtivo em 2021 e ficou muito próxima de superar a queda de 18,4% registrada em 2020, graças à Argentina, que elevou a média geral com aumento de 69% da produção em 2021, o que corresponde a 434.753 unidades de carros de passeio e comerciais leves produzidas, na comparação com o ano anterior. O desempenho excepcional do país superou a quantidade de unidades fabricadas antes da pandemia, quando atingiu a marca de 314.787. O Brasil, maior produtor de veículos motorizados por unidade na região, apresentou aumento de 12% na produção, adicionando 234.198 unidades fabricadas no cômputo de 2021 contra 2020. A Colômbia, que sofreu com a queda extraordinária de 48% da produção automotiva em 2020 (-30.739 unidades), no ano subsequente registrou recuo em menor escala – 14% –, mas muito distante da marca de 78 mil unidades de veículos automotores fabricados em 2019⁵. Cabe acentuar que estes resultados variam em termos de proporção numérica e geográfica a depender da força das montadoras instaladas em cada país na produção automobilística mundial. A participação brasileira, quando comparada aos países vizinhos, é majoritária na produção de unidades de caminhões, ônibus, camionetas, comerciais leves e carros de passeio, todavia, o bloco sul-americano como um todo responde por apenas 3,4% da produção mundial automobilística (OICA, 2021). Esse quadro reforça a desvantagem econômica e produtiva que a região apresenta em relação aos demais países monitorados.

4. Referente aos países que compõem o bloco EU15 (Áustria, Bélgica, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Países Baixos, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido), mais o bloco NAFTA (Canadá, México e EUA), além de Japão, Coreia do Sul e Austrália (OICA, 2021).

5. Dados estimados pela OICA, que se aproximam das informações sobre produção automobilística por unidade na Colômbia, incluindo observação sobre comportamento de queda de unidades produzidas. Disponível em: <<https://www.statista.com/statistics/892404/colombia-number-motor-vehicles-produced-type/>>. Acesso em mar./2022.

Estimativas da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) apontaram que os efeitos da COVID-19 têm potencial para intensificar mudanças já diagnosticadas na cadeia produtiva internacional, o que pode caracterizar a próxima década como um período de transformações contínuas em distintos setores manufatureiros. A desaceleração econômica que impôs uma recessão generalizada foi sentida no setor a partir de “choques de oferta e demanda” ocasionados pela oscilação dos mercados e refluxo da produção em várias escalas e segmentos produtivos. O contexto pandêmico, que combina processos anteriores à sua eclosão, influenciará a reativação do dinamismo produtivo a partir do “aumento imperativo por maior resiliência da cadeia de abastecimento e pressão pelo aumento de autonomia nacional/regional sobre a capacidade produtiva”, segundo avaliação do órgão internacional (UNCTAD, 2020, p. 121).

As cadeias produtivas globais estão passando por uma reorganização reacionada, sobretudo, à incorporação da digitalização pelas linhas produtivas, uma tendência iniciada pelos países de economia avançada com capacidade de investimentos massivos, mas que engloba multinacionais com sedes em diferentes países. Uma das principais reações do setor frente às flutuações do dólar e alterações sucessivas na regulação cambial, pressão inflacionária e aumento de protecionismo das economias domésticas, com maiores estímulos ao mercado interno, evidencia uma remodelagem das estratégias corporativas para não perderem competitividade e, ao mesmo tempo, se preservarem dos distúrbios ocasionados por crises econômicas. Estratégias corporativas estão conectadas à capacidade de investimentos de governos em suas indústrias nacionais, à nacionalização de peças e equipamentos fornecidos para as plantas produtivas, alterações contínuas de *layout* das plataformas, e políticas setoriais respaldadas pelas autoridades públicas para modernização fabril das marcas já consolidadas nos seus países de origem (UNCTAD, 2020, p. 122).

Diante da instabilidade global, observa-se uma inclinação das grandes montadoras para suas economias nacionais a partir da reorientação dos investimentos internacionais baseados na centralização e descentralização das atividades comerciais. O reordenamento de regras de competição, estabelecendo as matrizes como principal centro de comando, e não suas subsidiárias, pode desmobilizar rapidamente a estrutura fabril nas mais diversas regiões do mundo que acolhem as empresas (UNCTAD, 2020, p. 158). A força de trabalho metalúrgica, duramente atingida pelos desdobramentos

sobre o emprego na pandemia, se manterá alvo de iniciativas de redução do que se denomina como custos da produção e do trabalho.

Países do continente europeu, como Alemanha, França, Espanha e Itália que abrigam parte considerável das montadoras tradicionais, foram beneficiados com pacotes bilionários de seus governos para amortecerem a queda das vendas e da produção de veículos. Enquanto principais importadores da produção advinda da Europa Central e Oriental⁶, o bloco europeu ocidental que disputa a corrida tecnológica da chamada “Indústria 4.0” sofreu consequências bastante profundas em seu desempenho, o que despertou ações governamentais direcionadas à sua salvaguarda, com olhar estratégico para o futuro das indústrias locais/regionais (KLEIN; HØJ; MACHLICA, 2021).

O governo alemão forneceu 8 bilhões de euros para a indústria automotiva, equivalente a 0,2% do PIB nacional, direcionados especialmente para o mercado de carro elétrico, com o objetivo de alavancar a renovação da frota com incentivos de consumo que variaram de 3 mil a 6 mil euros. Somou-se a esta quantia 2 bilhões de euros para infraestrutura de eletrificação motora, modernização de ônibus e caminhões, além de prever recursos financeiros para montadoras e sua rede de fornecedores consolidarem o projeto de eletrificação no território alemão (Idem).

O governo francês investiu 8 bilhões de euros, ou 0,3% do PIB nacional, para salvar as montadoras a partir de subsídios à compra de carros elétricos entre 6 a 7 mil euros, como incentivo à troca de veículos antigos à motor de combustão por novos veículos totalmente elétricos. O grupo Renault, conseguiu empréstimo governamental de 5 bilhões de euros, sendo 1 bilhão destinado ao seu fundo de inovação. Na Espanha, o governo aportou 3,75 bilhões de euros, ou 0,3% do PIB nacional, para renovação da frota, pesquisa e desenvolvimento e programas de *trainee*. Desse montante, 1,8 bilhão correspondeu a empréstimo, além de outras garantias governamentais totalizadas em € 0,5 bilhão. O plano de eletrificação de veículos e energia renovável faz parte do chamado *Park Renovation Program*, voltado à produção de veículos com baixa emissão de carbono, infraestrutura e substituição da frota da administração pública por veículos com zero emissão (Ibidem).

6. Refere-se ao seguinte grupo de países abrangidos pela OCDE: Albânia, Bulgária, Croácia, Eslovênia, Hungria, Polônia, República Eslovaca, República Tcheca, Romênia e os três Estados Bálticos: Estônia, Letônia e Lituânia (OECD, s/a).

O governo italiano, por sua vez, aplicou 500 milhões de euros na manufatura automotiva, também voltados para o consumo doméstico de novos modelos de carro elétrico. € 90 milhões foram destinados à infraestrutura das estações de carregamento de bateria. Incentivos fiscais e empréstimos foram concedidos às empresas, incluindo o grupo Fiat, que contraiu empréstimo de € 6,3 bilhões de um fundo estatal para serem pagos durante 3 anos (KLEIN; HØJ; MACHLICA, 2021, p. 10).

Aportes bilionários estatais direcionados à indústria automotiva mostram esforço monumental de cada nação previamente mencionada para impulsionar suas principais marcas por meio da inovação em mobilidade a partir da demanda interna. Carros elétricos são a grande aposta do setor, que também reage a uma alteração no comportamento de consumo, propenso a alugueis de carros ou compartilhamento dos mesmos (KLEIN; HØJ; MACHLICA, 2021, p. 9).

Realidade oposta é verificada na região latino-americana e caribenha, que no geral possui menos infraestrutura e riqueza para se destacar no horizonte da eletrificação automotiva. A ausência de incentivos governamentais para estimular eficiência tecnológica e a produtividade pode determinar os rumos do crescimento econômico, contrário ao que se observa no discurso dos países protagonistas das inovações tecnológicas, respaldado no desenvolvimento sustentável e estímulo ao mercado interno. A indústria da transformação, incluindo a produção automobilística, passa por um momento crucial de inovação competitiva. Apesar da integração das cadeias globais de manufatura, a tendência de governos e empresas ao protecionismo das economias domésticas pode sinalizar um novo momento da expansão industrial global, inclinada para a competição a partir do mercado interno. Disparidades regionais, como a que verificamos nos países da América Latina e Caribe, redundam nas características particulares das economias em desenvolvimento, com insuficiência de políticas governamentais abrangentes para projetos de manufatura avançada que poderiam posicionar a região na rota estratégica da cadeia global de valor (CEPAL, jul./2020). A falta de atração de investimentos faz do bloco sul-americano coadjuvante na competição produtiva da eletromobilidade.

A difusão de avanços tecnológicos nos processos industriais tem papel proeminente na complexa cadeia de valor. A área da mobilidade acompanha a onda das tecnologias digitais, interiorizadas pelas corporações e priorizadas por governos nacionais, principalmente a partir de sistemas de

operação em plataformas conectadas, soluções personalizadas para consumidores, maior velocidade e agilidade comunicacional em rede e produção de informações em grande escala (LUPTON, 2014; OIT, 2020b). A indústria automotiva acena para quatro tecnologias, pelo menos, que despontam no momento: eletrificação de veículos, avanços produtivos em materiais leves, direção autônoma e robotização; estas podem se desdobrar em um cenário difícil em termos de postos de trabalho que podem ser eliminados pela automação. Embora não se tenha um número conclusivo, estimativas alertam para risco maior de extinção de vagas caracterizadas por tarefas que podem ser facilmente substituídas por processos produtivos digitais totalmente automatizados, podendo ser conduzidos, inclusive, de forma remota por sistemas integrados (OIT, 2020b, p. 29).

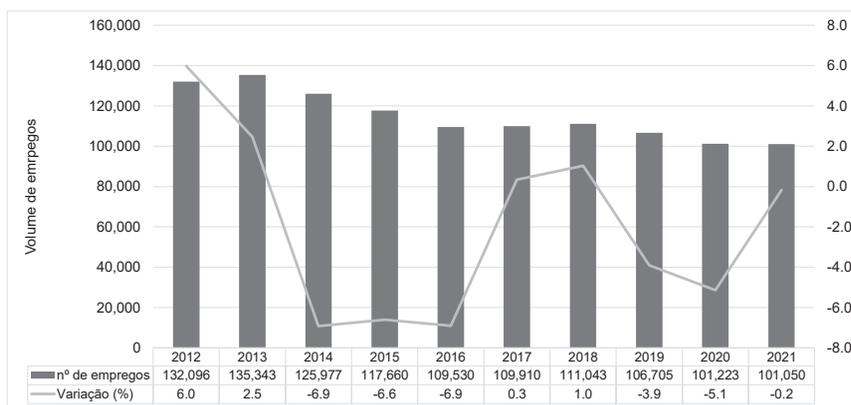
Caracterizada pela mão de obra intensiva e alto valor agregado, característico do processo industrial de transformação de matéria-prima com recursos tecnológicos sofisticados, baseados em Pesquisa & Desenvolvimento, a indústria automobilística ainda se constitui como importante setor que gera oportunidades com remuneração e condições de trabalho de mais qualidade. Contudo, os efeitos da tecnologia sobre o setor comprometem a manutenção do nível de emprego, especialmente quando relacionamos mudanças estruturais da manufatura a contextos de retração econômica, que geralmente comprimem a oferta de postos formais de trabalho e retrocedem direitos trabalhistas.

A produção automobilística brasileira, que responde por 2,5% do total do PIB e por 20% do total da indústria da transformação, reage à falta de dinamismo industrial com impactos nos empregos e no desenvolvimento tecnológico que está concentrado nas matrizes, fora do país. Distribuídas em 9 estados, as 57 unidades fabris pertencentes a 27 montadoras que empregam, direta e indiretamente, 1,2 milhão de trabalhadores(as), compõem o panorama atual da produção de veículos, colocando o Brasil na nona posição de maior produtor mundial (ANFAVEA, 2022). Os últimos dez anos, no entanto, registraram picos e declínios dos vínculos empregatícios gerados pelo setor que é fortemente atrelado às influências externas do mercado global, mas também respondem às oscilações econômicas do mercado doméstico e ausência de política nacional para incentivar crescimento sustentável do setor.

Entre 2012 e 2021, houve recuo de 23,5% dos postos de trabalho nas fábricas automobilísticas, redução de 31.046 vagas. Em termos relativos, o com-

portamento do emprego automotivo registrou média de -2%, com o triênio 2014-2016 sendo o mais crítico para a geração de oportunidades pelo setor. O Gráfico 8.1 mostra que, após 2013, o volume de vínculos empregatícios reduziu consideravelmente, ficando muito distante dos patamares diagnosticados na fase anterior, de maior atração de investimentos e plantas produtivas no território nacional.

Gráfico 8.1. Volume de vínculos de emprego na produção de autoveículos, com variação anual, Brasil (2012-2021)



Fonte: ANFAVEA (2022). Elaboração própria.

Na pandemia, o comportamento dos empregos mudou profundamente em razão das medidas de distanciamento social para evitar a proliferação do vírus. Em caráter experimental, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios COVID-19 (PNADC COVID-19), realizada entre os meses de maio a novembro de 2020, mostrou as consequências da pandemia sobre a dinâmica do mercado de trabalho brasileiro. Na maior parte do ano, a taxa de desocupação ficou acima de 13% no conjunto das regiões estudadas. Na semana de referência, entre 20 e 26 de setembro de 2020, 2,7 milhões de pessoas foram afastadas de seu local de trabalho em atenção ao distanciamento social, a maioria militar e servidor(a) estatutário(a). Já a incidência do afastamento do trabalho para trabalhadores(as) vinculados(as) ao setor privado, com ou sem carteira de trabalho assinada, e trabalhadores(as) domésticos(as) foi menor. A modalidade de trabalho remoto foi implementada na vida de 7,9 milhões de pessoas. Contudo, mais de 13 milhões de

trabalhadores(as) ocupados(as) relataram ter trabalhado menos do que antes da pandemia. 15,3 milhões de pessoas foram desencorajadas a procurar trabalho por causa das restrições impostas ou por não encontrarem oportunidades nas proximidades onde moram. O rendimento médio habitual recebido registrou queda para cerca de 16,3 milhões de trabalhadores(as) com alguma ocupação. Como desdobramento da falta de empregos e dificuldades para conseguir uma ocupação, políticas de transferência de renda assumiram parcela das perdas sofridas pelas famílias a partir do auxílio emergencial fornecido pelo governo federal, que esteve presente em 41% dos domicílios brasileiros, com valor médio de R\$ 558,00 (IBGE, 2020).

A crise sanitária, unida à crise econômica – e no caso brasileiro, crise político-institucional que agravou a situação de calamidade pública –, delineou um quadro preocupante de retrocessos sociais. Para a esfera privada, a conjuntura exigiu capacidade de adaptabilidade com a qual parte considerável das empresas não conseguiu lidar. Em 2013, havia 334,9 mil empresas atuantes no setor industrial brasileiro; já em 2019, esse número foi para 306,3 mil empresas, queda de 8,5%. Os estabelecimentos sofreram com a recessão econômica, alguns deles declarando insolvência financeira. Nota-se também que para atravessar a crise, empresas visaram a redução do custo do trabalho e da produção, transferindo suas plantas fabris para outras localidades com contrapartidas mais rentáveis. Além de alterar a geografia industrial no território, o encolhimento de empresas industriais está relacionado ao aumento do desemprego industrial⁷ (IBGE, 2019).

Especificamente no segmento de “fabricação de automóveis, camionetas e utilitários”, a Pesquisa Industrial Anual (PIA-IBGE) constatou 21 unidades de empresas ativas em 2010, reduzidas para 18 em 2019. Em termos de vínculos empregatícios, no início da série histórica havia 99.361 empregados(as), contra 88.363 em 2019, redução de 11%⁸. Ainda que a pesquisa não tenha mapeado os setores que absorvem a força de trabalho demitida da indústria, o comportamento das variáveis descritas se relaciona ao processo de desindustrialização brasileira que ocorre de forma prematura e bastante acentuada em relação ao padrão observado no mundo

7. BRASIL perde quase 30 mil indústrias desde 2013. *Folha de S. Paulo*. 21 jul. 2021. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/07/brasil-perde-quase-30-mil-industrias-desde-2013.shtml>>. Acesso em set./2021.

8. Referente aos dados obtidos através da Tabela 1841 - Emprego e salário das empresas industriais com 5 ou mais pessoas ocupadas, segundo as divisões e os grupos de atividades (CNAE 2.0). Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/home>>. Acesso em mar./2022.

em termos de retração industrial, com aumento da participação dos serviços no cômputo do PIB (IEDI, 2021).

A performance do PIB brasileiro no quarto trimestre de 2021 foi de crescimento da ordem de 4,6% em relação ao anterior, puxado pelo desempenho do setor agropecuário e de serviços, que variaram 5,8% e 0,5%, respectivamente. Contra o mesmo trimestre de 2020, a indústria teve queda de 1,3%, sendo a indústria da transformação a mais afetada no conjunto de atividades correlatas, com queda de 6,9%. Contudo, o resultado para o ano de 2021 pode ter sinalizado para uma recuperação da indústria da transformação, que evoluiu 4,5% na taxa acumulada para os doze meses do ano de 2021, com destaque para as atividades de “fabricação de máquinas e equipamentos; metalurgia; fabricação de outros equipamentos de transporte; e fabricação de produtos minerais não-metálicos; indústria automotiva” (PIB-IBGE, 4º tri./2021, p. 14). É interessante observar que no segundo trimestre de 2021, a indústria da transformação auferiu crescimento de 25,8% em relação a abril, maio e junho de 2020, resultado que exibiu o desempenho positivo dos segmentos de “fabricação de veículos automotores, outros equipamentos de transporte, máquinas e equipamentos e da metalurgia” (PIB-IBGE, 2º tri./2021, p. 10). O resultado auferido retratou a interrupção repentina da produção, fazendo com que a sua retomada se sobressaísse consideravelmente, embora não se possa afirmar recuperação do setor, em vista das projeções pessimistas de mercado sobre o crescimento para 2022, de apenas 0,4% (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2022).

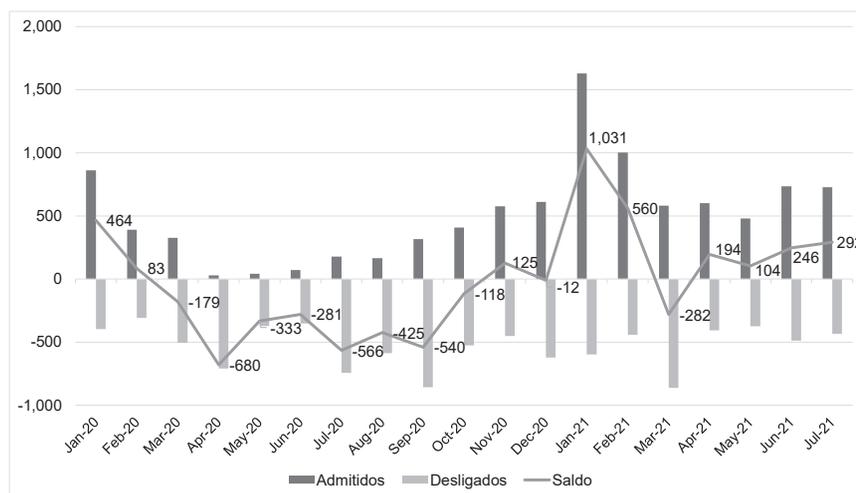
A retração do parque industrial brasileiro, identificada nas últimas décadas, se uniu ao quadro pandêmico contribuindo para um ritmo acelerado de desindustrialização captada pela participação diminutiva no PIB nacional. Em 1980, a indústria contribuiu com 21,1% para o PIB no país; em 2020, a parcela da manufatura no agregado de riqueza nacional caiu para 11,9%, recuo de 43,8%. O desempenho contrasta com a tendência à desindustrialização em países desenvolvidos que tiveram ganhos expressivos de renda *per capita*, para depois verem regredir a participação industrial e aumento dos serviços no PIB, o que caracteriza uma “regressão industrial normal ou positiva”. No caso brasileiro, há uma “regressão industrial prematura”, explicada pela redução de sua manufatura antes de alcançar patamar elevado de renda *per capita*, que indicaria maior poder aquisitivo da população para usufruir dos serviços que, no Brasil, “empregam profissionais de baixos salários e possuem baixo crescimento da produtividade” (IEDI, 2021).

O ABC na pandemia: aspectos do emprego na indústria automobilística regional

No estado de São Paulo, o movimento de expansão das montadoras ocorreu via interiorização da produção, o que mudou a característica marcante de montadoras localizadas em São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema, municípios que tradicionalmente respondiam pela maior concentração de fábricas do ABC paulista, para montadoras que passaram a atuar em cidades como Piracicaba, Sumaré e Sorocaba. (ALTHUON; LANDI, 2020).

Com foco no comportamento do emprego nos municípios da região (São Bernardo do Campo; São Caetano do Sul; Santo André; Diadema; Mauá; Ribeirão Pires; Rio Grande da Serra), o total de vínculos na atividade de fabricação de veículos, reboques e carrocerias registrado em julho de 2021 foi de 43.720. O Gráfico 8.2 aponta para uma variação positiva do saldo entre admitidos e desligados no início de 2021, movimento que parece ter respondido às quedas consecutivas dos vínculos nos meses de maior contenção do contato social no ano passado, não fossem as oscilações frequentes observadas posteriormente que não seguiram tendência semelhante ao pico de admitidos em janeiro de 2021.

Gráfico 8.2. Vínculos admitidos, desligados e saldo do emprego na divisão de Fabricação de veículos, reboques e carroceria do Grande ABC (jan./2020 – jul./2021)



Fonte: Novo-Caged. ME. (Divisão 29 da Cnae 2.0: “Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias”). Elaboração própria. Obs.: As declarações fora do prazo das empresas referentes ao grupo 3 do e-social, realizadas na competência de maio a julho de 2021, não foram computadas.

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC representa pouco mais de 22 mil trabalhadores vinculados a quatro montadoras, todas localizadas em São Bernardo do Campo. A Mercedes-Benz, com 9 mil trabalhadores, e a Scania, com 4 mil empregados, fabricam caminhões, ônibus chassis e motores. A Toyota, com 1.400 funcionários, possui uma fábrica de autopeças, e a Volkswagen, com 8 mil trabalhadores, uma fábrica de automóveis e comerciais leves⁹. As montadoras, junto a outras centenas de pequenas e médias empresas ligadas à cadeia de produção automobilística regional, configuraram o condomínio industrial do Grande ABC.

De acordo com estudo elaborado pela subseção do Dieese alocada no SMABC, entre 2011 e 2019 o setor produtivo da região (que abrange sete municípios: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra) perdeu 94 mil postos de trabalho, recuo de 36%. Os empregos industriais, que representam 24% do total de vínculos formais gerados na região, em 2000 respondiam por 37%. Outro dado que chamou a atenção foi sobre o comportamento do emprego metalúrgico feminino, que cresceu 60% (+24 mil) entre 2000 e 2013, resultado invertido nos anos posteriores, entre 2014 e 2020, que registraram queda de 32% (-20 mil) nos vínculos das trabalhadoras metalúrgicas¹⁰. O crescimento da participação feminina no emprego industrial automotivo, acompanhado em seguida por seu decréscimo expressivo, interrompeu a trajetória de superação de obstáculos pelas mulheres colocadas em um setor que tradicionalmente emprega mais homens.

Em proporção numérica, a presença feminina na indústria de veículos a motor é pequena, mas não insignificante. Em 2017, França e Alemanha, por exemplo, empregavam 18% de mulheres na indústria automotiva. Itália e EUA estiveram um ponto percentual a frente, com 19% da força de trabalho feminina atrelada à produção automobilística. Países como Vietnã e Romênia se destacaram por empregar 45% e 39%, respectivamente, de mão de obra feminina em suas indústrias locais, o que pode estar relacionado com estratégias de deslocamentos de plantas fabris pelos países em busca de redução de custo de trabalho, dado que as mulheres geralmente são mais afetadas com

9. Informações divulgadas em: Metalúrgicos do ABC aprovam acordo com a Toyota, que vai mudar área administrativa. *RBA – Rede Brasil Atual*. 28 set. 2020. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/09/metalurgicos-abc-acordo-toyota/>>. Acesso em set./2021; Montadoras puxam a fila de indústrias paradas após agravamento da pandemia. *RBA – Rede Brasil Atual*. 26 mar. 2021. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2021/03/montadoras-paralisam-fabricas-pandemia/>>. Acesso em set./2021.

10. SMABC. ABC perde 94 mil empregos industriais entre 2011 e 2019. *Tribuna Metalúrgica*, n. 4666. 20 out. 2020. Disponível em: <<https://smabc.org.br/abc-perde-94-mil-empregos-industriais-entre-2011-e-2019/>>. Acesso em mar./2022.

remunerações inferiores e condições precárias de trabalho em relação aos homens (LEDWITH et al., 2013, p. 194). De acordo com a OIT (2020b, p. 38), baseada em uma pesquisa encomendada por empresas do setor automotivo conduzida em 2018, as principais dificuldades apontadas pelas mulheres para aumentarem a participação nesta indústria foram, em ordem de importância: “ambiente desagradável; ausência de equilíbrio entre vida e trabalho; falta de flexibilidade; ausência de oportunidades em áreas de tecnologia avançada; baixo reconhecimento de habilidades e capacidades”.

No caso do ABC, o recuo de 20 mil vagas de trabalho na produção metalúrgica da região preenchidas por mulheres ilustra um recorte do trabalho industrial que frente às mudanças tecnológicas poderá suprimir oportunidades de melhor qualidade, gerando inequidades socioeconômicas. O emprego da indústria automotiva tem várias facetas. Além do comportamento de queda no volume de empregos, associado à desmobilização da estrutura produtiva nacional, podemos apontar desdobramentos no entorno das cidades que acolhem as indústrias e afetam populações, empresas e políticas públicas.

Diante da pandemia, o SMABC organizou diversas iniciativas que buscaram atender demandas da base, mas também da sociedade local. Em uma leitura perpendicular, a próxima seção discutirá ações realizadas pelo sindicato em resposta aos desdobramentos da crise sanitária na vida dos(as) trabalhadores(as), como exercício de compreensão sobre os esforços de construção de soluções alternativas diante do cenário caótico instaurado no sistema público e privado de saúde, e de retração forte da atividade econômica, com impactos diretos sobre o trabalho e sobre a cadeia produtiva automobilística. Nesse aspecto, destacam-se iniciativas sindicais de enfrentamento do contexto pandêmico, com agravamento das condições sanitárias e de pressão político-institucional, fatores que afetaram entidades sindicais de maneira sistemática. A ênfase nestas iniciativas buscou identificar em que medida elas estão à altura dos desafios colocados ao SMABC.

ESTRATÉGIAS SINDICAIS NA PANDEMIA: IDENTIFICAÇÃO DE ALGUMAS INICIATIVAS DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC

Com as restrições de contato social, o uso de ferramentas digitais conectadas à internet foi intensificado por meio da disseminação acelerada de in-

formações e implementação de métodos inovadores de participação, como assembleias e eleições para renovação da direção. A *Tribuna Metalúrgica*, que já dispunha de uma versão digitalizada, manteve-se como canal indispensável de comunicação do sindicato com a categoria. Com periodicidade diária, o jornal dos metalúrgicos do ABC é uma ferramenta de comunicação com a base de trabalhadores(as), mas sobretudo com a sociedade, que dá visibilidade às pautas que o sindicato almeja, tanto as específicas, relacionadas ao local de trabalho, quanto as mais gerais, que buscam se conectar com debates e demandas no âmbito regional e nacional.

Nesta seção será apresentado um exercício exploratório que destaca brevemente algumas ações encampadas pelo sindicato no primeiro ano de pandemia, a partir da seleção de conteúdo constante nas edições publicadas entre 17 de março de 2020, data da primeira menção à pandemia do novo coronavírus, e 17 de dezembro de 2020, edição dedicada à retrospectiva do referido ano, o que abrangeu 312 edições publicadas e lidas por nós. Ao nos debruçarmos sobre tais edições, especialmente aquelas que noticiavam mais detidamente a maneira pela qual o sindicato estava construindo saídas para a crise sanitária, foi possível identificarmos as principais questões que respaldaram uma variedade de ações da entidade. Apesar do esforço de leitura, não foi realizada uma sistematização mais aprofundada, com atribuição de categorias de análise, por exemplo, dado o limite de espaço estabelecido para este artigo. De todo modo, destacamos a riqueza do conteúdo e a necessidade de aprofundá-lo em estudos futuros dedicados à interpretação e análise das ações sindicais em tempos pandêmicos. Por hora, buscamos delinear um panorama das ações sindicais dos metalúrgicos do ABC, que se encontra nos parágrafos a seguir.

Em abril de 2020, pouco mais de 44 mil metalúrgicos foram afastados do local de trabalho em cumprimento às medidas de isolamento social, o equivalente a 70% de toda a categoria. A articulação do sindicato pressionou pela suspensão temporária das atividades produtivas de 72 fábricas metalúrgicas, distribuídas nos municípios de São Bernardo, Diadema, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, incluindo as montadoras. A atuação do sindicato para fazer cumprir o direito de quarentena, sem prejuízo ao trabalhador, abrangeu paralisações em diversas empresas da base para buscar formas de responder à crise sanitária que não apenas a imposição de ruptura dos contratos de trabalho em razão da paralisação da produção. Além disso, o sindicato criou um canal de denúncia de acesso remoto por aplicativo para trabalhadores que estavam sendo pressionados pelos patrões a

saírem de casa para trabalhar, em uma campanha de mobilização com os seguintes dizeres: “a vida é mais importante que o lucro” (*Tribuna Metalúrgica* nº 4548; 4551).

Logo após a eclosão da pandemia, foi criado o Fórum de Crise, organismo composto, de um lado, pelas federações estaduais dos metalúrgicos da Central Única dos Trabalhadores e da Força Sindical e, de outro lado, pelos sindicatos patronais Sindipeças (da indústria de autopeças), Sindimaq (da indústria de máquinas e equipamentos) e Sinaees (indústria de aparelhos elétricos e eletrônicos). Ainda, em meados de 2020, foi inaugurado o Fórum Institucional de Defesa de Direitos Sociais (FIDS), encampado por CUT, Ministério Público do Trabalho (MPT), Associação Nacional dos Procuradores e das Procuradoras do Trabalho (ANPT), Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra), Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais do Trabalho (SINAIT), Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Associação Juízes para a Democracia (AJD), Associação Brasileira de Juristas pela Democracia (ABJD), Associação Brasileira de Advogados Trabalhistas (ABRAT), dentre outras instituições apoiadoras, que se organizaram pra se contraporem às medidas governamentais de ataque aos direitos trabalhistas, com promulgação de MPs com trechos dúbios e prejudiciais à classe trabalhadora, em meio à calamidade pública gerada pela pandemia. Em direção semelhante, a Virada da Democracia, iniciativa envolvendo algumas das entidades supracitadas e centrais sindicais, com as expressões *#BrasilpelaDemocracia* e *#BrasilpelaVida*, organizou mais de 50 atividades relacionadas à campanha, incluindo ações culturais, palestras e manifestações no ambiente virtual para mobilizar a pauta da democracia. Outras ações foram organizadas para atravessar a pandemia, com medidas de proteção à saúde e ao emprego, sem perder de vista a recuperação econômica no momento ulterior à pandemia (*Tribuna* nº 4550; 4600; 4608; 4609).

A defesa do regime democrático foi uma tônica constante no jornal, que descreveu diversas iniciativas do sindicato, propostas em conjunto com outras entidades. O Ato Unitário das centrais sindicais, realizado em 8 de julho de 2020 em Brasília, trouxe a bandeira de luta “em defesa da vida, do emprego e renda”, que visou uma agenda ampla para o restabelecimento econômico, envolvendo políticas públicas e fortalecimento da indústria manufatureira (*Tribuna* nº 4550; 4611)

Direcionado à Anfavea, ao Sindipeças, à Assembleia Legislativa e ao governador do Estado de São Paulo João Doria, o “Acordo Marco Emergencial em Defesa da Vida e do Trabalho” foi objeto de negociação coordenada pelo SMABC com diversos atores sociais para estabelecer uma interlocução ampliada sobre as demandas observadas nos locais de trabalho e, também, na realidade que se impôs na região frente à ameaça real de demissões em massa e fechamento de fábricas. As propostas do documento se resumiram em quatro tópicos principais: i) manter o isolamento social, com apoio de medidas do poder público para fornecer auxílio financeiro aos trabalhadores e suas famílias e política de redução temporária de impostos para as empresas a fim de assegurar empregos; ii) aquisição compartilhada de vacinas, por meio das secretarias municipais de saúde e consórcios públicos, para dar celeridade à imunização; iii) rede de apoio ao sistema público de saúde, incentivando o setor privado a fornecer insumos conforme a necessidade de cada município; iv) projetos direcionados aos poderes executivo e legislativo em nível nacional de fortalecimento do sistema público de saúde, a partir do projeto de reconversão industrial, e facilitação das instituições financeiras para acesso ao crédito por parte das empresas da cadeia produtiva¹¹.

A proposta de reconversão industrial foi colocada em pauta pelo SMABC no pior momento da pandemia, frente à falta de suprimentos, equipamentos e aparelhos de saúde para atender à demanda da população. Por videoconferência, o sindicato participou da reunião promovida pelo Consórcio Intermunicipal do Grande ABC e pela Agência de Desenvolvimento Econômico para construir soluções de enfrentamento à pandemia focadas nos seguintes temas: “logística e transporte de carga, reconversão industrial, tributos, liberação dos créditos do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), Pró-Ferramentaria e melhoria do atendimento no Banco do Povo” (*Tribuna* nº 4557). No bojo das propostas para a região do ABC, o sindicato elaborou uma carta regional que foi entregue aos poderes executivos do Estado e da federação, e também à Assembleia Legislativa e Congresso Nacional. O intuito do sindicato foi buscar iniciativas que pudessem preservar, sobretudo, os empregos no Grande ABC “enquanto polo industrial, de comércio e serviços”, visando medidas de preservação da saúde, o que incluiu uma demanda social que não estava no radar das preocupações cotidianas da entidade, “como organizar a produção de itens

11. SMABC. *Negociação do Sindicato com a Anfavea sobre a pandemia tem avanços*. 18 mar. 2021. Disponível em: <<https://smabc.org.br/negociacao-do-sindicato-com-a-anfavea-sobre-a-pandemia-tem-avancos/>>. Acesso em set./2021.

médico-hospitales tão necessários na área da saúde”, nas palavras de um dirigente sindical (*Tribuna* nº 4560).

Apesar da concentração de força de trabalho nas montadoras, o sindicato possui em sua base micro, pequenas e médias empresas metalúrgicas que participam da indústria regional e geram empregos. Sem perder de vista o contingente de trabalhadores espalhados em localidades com menos densidade industrial, o sindicato, ao lado das centrais sindicais, reivindicou a aprovação de projeto de lei em âmbito nacional para redução da taxa de juros e abertura de linha de crédito com carência estendida para micro e pequenas empresas. Nas palavras de um dirigente sindical: “Cobramos crédito para as empresas justamente para não haver demissão” (*Tribuna* nº 4564).

De acordo com o conteúdo dos jornais, para o sindicato a gravidade da pandemia no Brasil tornou ainda mais urgente o debate sobre recuperação econômica com desenvolvimento industrial. Este tema predominou substancialmente nas edições pandêmicas da *Tribuna Metalúrgica*, ora ensinando o debate com atores públicos, ora constituindo propostas com níveis distintos de detalhamento, à medida que alternativas eram vislumbradas frente ao desafio do sindicato enquanto salvaguarda dos empregos e da renda, mas especialmente da saúde e da vida dos trabalhadores. Exemplo disso foi a discussão sobre reconversão industrial, reforçada junto a outros aspectos considerados relevantes pelo sindicato para o crescimento da indústria nacional, quais sejam: nacionalização de peças de componentes; produção de máquinas e equipamentos; acesso ao crédito; renovação de frota de veículos; valorização da ciência, tecnologia, pesquisa e desenvolvimento (*Tribuna* nº 4581). A proposta de reconversão industrial ganhou corpo ao ser disseminada em todas as esferas de governo e discutida em seminários e encontros que contaram com a participação de especialistas e universidades. Dessa maneira, o sindicato buscou uma sinergia com instituições e atores sociais para fortalecer o seu papel de interlocutor das demandas sociais já colocadas em perspectiva, mas que foram agravadas pela pandemia. Esta atuação é intrínseca ao tipo de sindicalismo que suas lideranças se propõem a fazer, considerando o esforço para estabelecer vínculos de várias formas, característica já conhecida e mobilizada por este sindicato que foi bastante mobilizada e intensificada pela pandemia.

O processo de consulta à base para construção da pauta da campanha salarial foi realizado totalmente *online*, com envolvimento das coordenações e representações do Comitê Sindical de Empresa (CSE) para mo-

bilizar trabalhadores por meio de informes e vídeos explicativos sobre o procedimento de participação nas assembleias. “Isolamento social, emprego e renda” foram o mote das reivindicações e a divulgação dos resultados de votação remota se deu através do site do sindicato (*Tribuna* nº 4571; 4558). A particularidade das negociações coletivas em tempos de pandemia foi justamente a compatibilização da campanha salarial com as medidas anunciadas pelo Governo Federal para enfrentar a quebradeira da crise econômica sobre os empregos e a renda. A Medida Provisória nº 936 permitiu, proporcionalmente, a redução de jornada e de salário do(a) trabalhador(a) em até 70%, por meio de acordo individual ou coletivo, além de prever suspensão de contrato de trabalho limitado a 60 dias¹². O ponto crucial da MP foi retirar o poder de fogo dos sindicatos ao favorecer negociações individuais, com contratos efetivados sem a anuência das entidades representativas dos sindicatos.

Na avaliação do dirigente sindical que também é coordenador da base da Scania: “Sabemos que o governo e parte do empresariado defendem acordos individuais para fragmentar os trabalhadores e torná-los mais fracos” (*Tribuna* nº 4564). Somou-se às dificuldades de estabelecer contratos mais favoráveis aos trabalhadores na pandemia a própria relação com a base, que precisou se adaptar à fórmula do distanciamento social com suporte de tecnologias de comunicação remota. A reflexão do dirigente explicita o esforço para encontrar novas formas de interação com a categoria metalúrgica: “temos que ficar a dois metros de distância para falar com os trabalhadores, usamos muito mais a tecnologia para ter mais agilidade ao explicar os temas e ter menos fofocas. Antigamente a luta era mais na força do braço. Hoje é mais no diálogo” (*Tribuna* nº 4577).

Ações de cidadania adentraram no rol de iniciativas de enfrentamento à pandemia, como a construção do Ponto de Vida e Dignidade na calçada do prédio do sindicato com água potável e sabonete para higienização das mãos de forma acessível à população mais carente. Em poucos meses, o segundo ponto foi instalado na Regional Diadema. No depoimento de um dirigente sindical: “O Sindicato vem atuando em outras frentes junto aos sindicatos, movimentos sociais e entidades da região na construção de mais

12. A MP 936 foi convertida em Lei nº 14.020/2020, a qual originou o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (PEMER) e o Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (BEm). O papel do movimento sindical foi de pressão sobre o Governo Federal para atualização das medidas, com extensão e reajuste monetário dado o agravamento da crise sanitária (DIEESE, 2021).

ações de solidariedade”. Foi destaque no jornal a ação do Coletivo das Mulheres Metalúrgicas do ABC, que organizou doações advindas de atividades culturais para a Casa Beth Lobo, localizada em Diadema, que acolhe e presta assistência às mulheres em situação de violência doméstica. Além disso, o Coletivo mobilizou arrecadação de fios de cabelo e itens de higiene feminina por meio da campanha solidária. Na esteira da diversidade, a Comissão de Igualdade Racial e Combate ao Racismo dos Metalúrgicos do ABC contribuiu com movimentos sociais em protestos contra o crime de racismo e assassinato de João Alberto Silveira Freitas, o Beto Freitas, morto por seguranças prestadores de serviço no Carrefour Demarchi, em São Bernardo do Campo, e assinaram manifesto propondo boicote à empresa. O sindicato, por meio da Comissão dos Metalúrgicos do ABC com Deficiência, firmou parceria com a Associação Brasileira de Emprego Apoiado (ABEA), localizada em um prédio cedido pelo mesmo, e o Instituto de Tecnologia Social (ITS BRASIL) para elaboração de projetos voltados para inserção da Pessoa Com Deficiência no mercado de trabalho (*Tribuna* nº 4566; 4598; 4669; 4691; 4693).

Diante da degradação das condições socioeconômicas da população mais exposta aos efeitos da crise sanitária, os metalúrgicos do ABC criaram a plataforma *online* ‘ComVida’, uma rede que reuniu “iniciativas, entidades, movimentos populares, igrejas, e pessoas que fazem um trabalho solidário”. Em parceria com a ONG Superamigos, criada pelos(as) trabalhadores(as) da Scania, o sindicato contribuiu com doações de cestas básicas nos bairros mais necessitados. Outras ações solidárias, semelhantes a esta, foram impulsionadas por trabalhadores(as) de montadoras, como na Volkswagen e na Mercedes, além de ser difundida em outros municípios da região, como Rio Grande da Serra. Como reação aos efeitos da pauperização na região, o sindicato organizou pontos de arrecadação de alimentos para o Dia D do ABC sem Fome. No 1º de Maio, o sindicato promoveu o Drive Thru Solidário para arrecadar doações de itens de higiene, limpeza e alimentação, chegando à marca de uma tonelada de produtos doados à campanha. De forma direta, tais ações beneficiaram famílias com cadastro em instituições filantrópicas, trabalhadores organizados em cooperativas, militantes e professores que ficaram sem remuneração. (*Tribuna* nº 4570; 4579 a 4586; 4590; 4598; 4614).

Em junho de 2020, foi dado início às discussões de data-base. Na linha de frente, a Federação Estadual dos Metalúrgicos da CUT (FEM/CUT) organizou votação digital para construção da pauta de campanha salarial cujo

tema foi “Companheir@s! Tamo junto pela vida, emprego e renda”, com participação de 80% de sindicalistas representantes dos sindicatos filiados. O processo negocial com as bancadas patronais foi retratado por tensões geradas com anúncio de fechamento de plantas produtivas – por exemplo, a fábrica de peças, alarmes e acessórios Kostal, que gerou animosidade entre os seus 300 trabalhadores(as) após a matriz alemã anunciar o seu fechamento – e descumprimento de acordo coletivo. A pauta da estabilidade no emprego também foi discutida, principalmente diante do risco de demissões sempre ameaçadas pelo empresariado; em adição, o regime de trabalho *home office* foi debatido pela necessidade de regulamentação e atenção à saúde física e mental do(a) trabalhador(a). Em destaque, o sindicato pleiteou a inclusão de cláusula nos instrumentos coletivos sobre implantação de novas tecnologias, no intuito de ter previsibilidade sobre mudanças planejadas pelas empresas e conseguir intervir no processo para preservar garantias dos(as) trabalhadores(as).

O sindicato, de outra parte, obteve encaminhamentos positivos em outras negociações; por exemplo, a manutenção do acordo com a Volkswagen, em vigor desde 2012, com previsão de garantia de empregos e investimentos em novos produtos, além de testagem em massa para COVID-19 dos(as) trabalhadores(as) diretos e terceirizados. A atualização deste acordo previu cláusulas de manutenção do emprego, cumprimento de data-base, pagamento de PLR, políticas de *layoff* e PDV. Outro destaque envolvendo a montadora alemã foi o projeto Uma Hora para o Futuro, que propõe aos(as) funcionários(as) a doação de uma hora de trabalho no ano para a ONG Centro Cultural Afro-Brasileiro Francisco Solano Trindade, voltado para formação de crianças e adolescentes. Nas plantas da Mercedes (São Bernardo e Campinas, em São Paulo, e Juiz de Fora, em Minas Gerais), que registraram 525 casos de COVID-19, a testagem em massa ocorreu por exigência do sindicato. Em termos negociais, o sindicato firmou acordo com a empresa 700 postos de trabalho, sendo 600 vagas temporárias, incluindo recontrações, e as vagas restantes distribuídas entre 100 técnicos(as) aprendizes do Senai. O acordo também previu 250 novas vagas de emprego por tempo determinado. Na Scania, o acordo fechado assegurou o pagamento de PLR e de 13º salário válido por dois anos, recontração de 240 trabalhadores(as) e um aporte na ordem de R\$ 1,4 bilhão aplicados na fá-

brica de São Bernardo entre 2021 e 2024. Naqueles grupos onde o consenso não foi alcançado, o sindicato protocolou “avisos de greve”¹³.

Negociação difícil foi travada com a montadora Toyota, onde ocorreu a transferência de 490 trabalhadores(as) da área administrativa para a unidade de Sorocaba e 300 demissões na unidade de São Bernardo. As negociações se pautaram, sobretudo, na manutenção dos postos de trabalho restantes e possibilidade de PDV para 130 pessoas. (*Tribuna* n° 4651; 4654). A empresa Rassini ameaçou fechamento de sua instalação em São Bernardo do Campo, seguido de transferência para o sul de Minas Gerais. O acordo do sindicato inverteu esse processo, com a proteção de 271 postos de trabalho, reajuste salarial, novos investimentos e PLR. Nesse interim, a fábrica Grob assinou o estatuto para instauração do primeiro Comitê Sindical (CSE), fornecendo uma sala para a comissão sindical como forma de reconhecimento da representação sindical no interior da fábrica (*Tribuna* n° 4635; 4691).

De forma geral, as edições da *Tribuna Metalúrgica* abordaram diversas ações sindicais, de âmbito local, como os informes sobre medidas de prevenção à contaminação pelo vírus, disponibilização de meios de comunicação virtual para facilitar denúncias de trabalhadores(as) que por alguma razão sofreram pressão para retornarem ao trabalho, reivindicações para fornecimento de produtos de higiene pessoal e itens de segurança, como máscaras e álcool gel aos(as) trabalhadores(as), monitoramento das condições de limpeza dos locais de trabalho e descumprimentos das medidas de segurança contra a COVID-19. No âmbito nacional, o sindicato destacou mobilizações das centrais sindicais no contexto da pandemia e pautas abrangentes em defesa da indústria nacional. Foram identificadas diversas matérias contrárias ao governo Bolsonaro, que, por exemplo, editou Medida Provisória 927, a qual reduziu a gravidade da infecção por COVID-19 ao considerá-la doença ocupacional que necessita donexo causal para ser comprovada. Neste ponto, o sindicato pleiteou junto ao Supremo Tribunal Federal (STF) o reconhecimento de doença profissional causada pelo novo coronavírus, sem obrigatoriedade de comprovação (*Tribuna* n° 4571 a 4579).

A situação de fragilidade econômica no país aumentou a ameaça de fechamento de empresas do ramo metalúrgico na região. Caso emblemático foi o fechamento da fábrica da Ford, em São Bernardo do Campo, em 30

13. Versões consultadas da *Tribuna Metalúrgica*: n° 4589; 4592 a 4595; 4597; 4601; 4604; 4630; 4631; 4634; 4637; 4643; 4647; 4656; 4657; 4662; 4670; 4676; 4676; e 4688.

de outubro de 2019, alguns meses antes do início da pandemia. Os efeitos econômicos e sociais da saída de uma grande empresa como a Ford são desastrosos, como apontou estimativa do sindicato, com base nos cálculos do Dieese, de risco de perda de mais de 200 mil postos de trabalho direto e indireto em toda a cadeia automobilística¹⁴. Contudo, o fechamento da Ford sinaliza uma tendência observada em outras fábricas que também ameaçaram fechamento, colocando trabalhadores no fogo cruzado em meio à pandemia¹⁵. Assim, competiu ao sindicato enfrentar o ineditismo dos problemas que surgiram com a pandemia, mas também relacioná-los com problemas anteriores que foram intensificados nas empresas, como recontrações, negociações de suspensão de contrato de trabalho, atos em defesa dos empregos e elaboração de estratégias que pudessem ter um alcance maior frente aos efeitos em cascata na indústria regional e nacional.

A ação sindical dos metalúrgicos do ABC ao longo da pandemia não se limitou aos exemplos supracitados. Embora o enfoque sobre o jornal da categoria tenha sido sobre as ações sindicais destacadas sobretudo no primeiro ano de pandemia, iniciativas subsequentes reiteraram os esforços iniciais para enfrentar a grave situação sanitária, que se uniu a outros problemas estruturais, com impactos distintos na região, com os quais o sindicato já estava lidando. As edições da *Tribuna Metalúrgica* apresentaram uma variedade ampla de atividades do cotidiano sindical que não foram mencionadas nesse breve levantamento, cabendo uma sistematização mais aprofundada sobre a amplitude de iniciativas dentre as quais o sindicato protagonizou ou apoiou.

OS DESAFIOS À AÇÃO SINDICAL DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC

Embora a tradição operária metalúrgica da região tenha demonstrado a sua relevância política no contexto da pandemia, as mudanças contínuas implementadas pelas empresas, quando não ameaçam fechamento, criam novos problemas para o sindicato, que vão além do âmbito fabril, espalhando-

14. SMABC. *Fechamento de grandes empresas tem reflexos em toda a cadeia produtiva*. 20 jan. 2021. Disponível em: <<https://smabc.org.br/fechamento-de-grandes-empresas-tem-reflexos-em-toda-a-cadeia-produtiva/>>. Acesso em set./2021.

15. ALMEIDA e NETO, 2021.

-se para questões que exigem a construção de soluções de impacto sobre a dinâmica socioeconômica do território, junto a outros atores e instituições.

Nos anos mais recentes, a instabilidade no ambiente político, deterioração dos indicadores do mercado de trabalho, aumento da pobreza, reformas estruturais que retrocederam direitos sociais e do trabalho, e ataques sistêmicos sobre a atividade sindical foram elementos que desestabilizaram o papel institucional dos sindicatos na sociedade brasileira. O exame da conjuntura traça uma rota de recuo das forças coletivas, com enfraquecimento dos vínculos associativos que representam interesses da classe trabalhadora e da sociedade civil em geral. Os seus desdobramentos estão disseminados nas formas predominantes de trabalho precário e nas restrições de acesso aos serviços públicos, o que implica uma dependência ainda maior da população de medidas governamentais, especialmente as que envolvem transferência de renda, para conter o desmantelamento social. Evidentemente, o cerceamento imposto pela atual gestão do governo federal obstruiu estratégias das entidades sindicais para levarem até o alto escalão reivindicações relativas à proteção dos direitos trabalhistas, dos empregos e da renda, que tornaram-se alvo dos efeitos deletérios da pandemia. Contudo, o silenciamento dos sindicatos na esfera institucional não inviabilizou ações cotidianas direcionadas às carências dos(as) metalúrgicos(as) e da população desprotegida, como demonstrado pelo SMABC.

O aumento da vulnerabilidade dos(as) trabalhadores(as) metalúrgicos fez com que o SMABC assumisse responsabilidades sociais abrangentes, mostrando-se indispensável, por um lado, para reivindicar proteção mínima dos direitos e da saúde da categoria e preservar o espaço de negociação e, por outro, para criar ações socialmente engajadas no combate à pandemia e suas consequências sobre a população. Assim, ao invés de assumir um papel de refém da conjuntura pandêmica, o sindicato mobilizou estratégias para atravessá-la, envolvendo-se diretamente com as demandas colocadas pela categoria no cotidiano, sem deixar de encampar iniciativas vinculadas a propostas de revitalização industrial pautadas no poder legislativo e executivo, no âmbito estadual e federal, que enxerga o setor automobilístico como propulsor de desenvolvimento econômico e empregos dignos. Dessa maneira, a ação sindical dos metalúrgicos do ABC demonstrou grande capacidade adaptativa para lidar com a pandemia, a partir de uma atuação colada à base, que inovou suas estratégias de participação para torná-las numericamente representativas e alinhadas com as necessidades dos(as) trabalhadores(as).

Como observaram Richard Hyman e Rebecca Gumbrell-McCormick (2010), a arena de tensionamentos e conflitos políticos na qual os sindicatos estão imersos implica mudanças no padrão da ação sindical, a depender da extensão e intensidade dos problemas enfrentados. Elementos como a concepção político-ideológica, estrutura de oportunidades que podem aumentar a margem de intervenção sindical nos aspectos trabalhistas e nas políticas públicas, força organizacional, além de inúmeras implicações da realidade social que afetam os(as) trabalhadores(as) designam a amplitude da atuação sindical na sociedade.

Nesses termos, a crise pandêmica pode sugerir um resgate da importância dos sindicatos na vida dos(as) trabalhadores(as), independente das categorias profissionais que representam, considerando a emergência de pautas sindicais construídas que travam uma batalha contra a incidência desproporcional da desigualdade social sobre a população, o que vai ao encontro do que disseram Hyman e Gumbrell-McCormick (2010, p. 328) quando avaliaram que: “a ideia de um movimento trabalhista implica um objetivo, uma visão, que transcende a tarefa imediata de representação no local de trabalho, por mais importante que seja”. Trazendo esta reflexão para o contexto do SMABC, por mais que a conjuntura tenha afetado negativamente o seu raio de ação institucional, a atuação política desempenhada junto à sociedade reforçou a relevância que possui para defender direitos e buscar melhorias para os(as) trabalhadores(as). De toda forma, cabe acentuar que “as perdas e ganhos para os trabalhadores, organizados ou não, estão marcadas pelas conjunturas e pelos contextos nos quais a política e a economia se articulam em termos nacionais e internacionais” (RAMALHO; RODRIGUES, 2018, p. 94).

Do plano macrossocial ao microssocial, o sindicalismo ainda exerce um papel preponderante na luta por dignidade, em que pese a complexificação do mundo diante das crises engendradas pelo capital e da multiplicidade de experiências resultantes do trabalho flexível. Indicativo disso foi o Simpósio dos Sindicatos em Tempos de COVID-19, organizado virtualmente pelo *Bureau for Workers' Activities* (ACTRAV-OIT) em novembro de 2021. O evento, que reuniu lideranças sindicais de várias partes do mundo, teve como premissa “moldar respostas políticas à COVID-19 e contribuir para a implementação do Apelo Global à Ação da OIT para uma recuperação centrada no ser humano durante a crise de COVID-19 que seja inclusiva, sustentável e resiliente”. O documento resultante dessa reunião posicionou os sindicatos como agentes de mudança social e que, portanto, devem es-

tar engajados, principalmente, nas pautas relativas à “mudança climática e transição justa”; como “defensor da justiça social, da paz e da democracia”; e como influenciador de “novas estratégias ligadas ao impacto das inovações tecnológicas e migração laboral” (OIT, 2021).

O conjunto de preocupações dos atores sindicais globais, cujo alcance não se resume nas divisões convencionais de categorias profissionais, dada a perpendicularidade das temáticas que atravessam setores econômicos e afetam milhares de trabalhadores(as) a um só tempo, expressa a importância de retomada da atividade sindical no mundo contemporâneo que ainda assiste perplexo aos desdobramentos de desastres ambientais, da precarização do trabalho, do desmantelamento das políticas sociais, da pauperização das camadas mais vulneráveis da população, e da pandemia propriamente dita. No que concerne à ação sindical dos metalúrgicos do ABC, a experiência da pandemia mostrou que a habilidade de interlocução de suas lideranças com diversos atores sociais, e seu envolvimento com o território, ainda é imprescindível para contrastar os interesses patronais. De toda forma, é cada vez mais exigido do SMABC “criatividade na construção de novas formas de luta, que devem passar pela organização de redes de ação coletiva centradas na atividade laboral” (RAMALHO; SANTOS; RODRIGUES, 2019, p. 356).

Os efeitos desse contexto ainda são de difícil mensuração e, provavelmente, continuarão influenciando as estratégias dos metalúrgicos do ABC nos próximos anos, considerando outros aspectos estruturais da indústria local que está perdendo densidade produtiva, fenômeno integrado às transformações tecnológicas mais recentes da cadeia produtiva global que têm obstruído processos de negociação e desafiado a capacidade de interferência do sindicato na tomada de decisão dos agentes públicos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, C.; NETO, J. IEDI na Imprensa - Multinacionais desistem do país. Crise e Custo Brasil fazem indústria cair ao menor nível em mais de 70 anos. *O Globo*, 17 jan. 2021. Disponível em: <https://www.iedi.org.br/artigos/imprensa/2021/iedi_na_imprensa_20210117_multinacionais_desistem_do_pais_crise_e_custo_brasil_fazem_industria_cair_ao_menor_nivel_em_mais_de_70_anos.html>. Acesso em mar./2022.

ALTHUON, M.; LANDI, M. Evolução do setor automobilístico no Estado de São Paulo. *Seade-SP Economia*, n. 1, São Paulo, 2020. Disponível em: < <https://economia.seade.gov.br/wp-content/uploads/sites/15/2021/10/SpEconomia-dezembro-2020-evolucao-setor-automobilistico-estado-sao-paulo.pdf>>. Acesso em mar./2022.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2021. Disponível em: <<https://anfavea.com.br/anuarios>>. Acesso em set./2021.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Focus: Relatório de mercado*. 14 mar. 2022. Brasília, 2022. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/publicacoes/focus>>. Acesso em mar./2022.

BRASIL perde quase 30 mil indústrias desde 2013. *Folha de S. Paulo*. 21 jul. 2021. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/07/brasil-perde-quase-30-mil-industrias-desde-2013.shtml>>. Acesso em set./2021.

BRASIL. Secretaria de Política Econômica. *Perspectivas para o crescimento de 2022*. Nota informativa. 22 set. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/notas-informativas/2021/setembro/ni-perspectivas-para-2022.pdf/view>>. Acesso em set./2021.

CEPAL. Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe. Sectors and businesses facing COVID-19: emergency and reactivation. *Special report*, nº 4, 2 de julho de 2020. Covid-19 Response. United Nations, 2020. Disponível em: < <https://www.cepal.org/en/publications/45736-sectors-and-businesses-facing-Covid-19-emergency-and-reactivation>>. Acesso em mar./2022.

DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. Com atraso de quatro meses, governo relança o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda. *Nota técnica*, nº 256, 30 de abril de 2021. Disponível em: < <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec256programaManEmprego.pdf>>. Acesso em mar./2022.

HYMAN, R.; GUMBRELL-MCCORMICK, R. Trade unions, politics and parties: is a new configuration possible?. *Transfer: European review of labour and research*, v. 16, n. 3, p. 315-331, 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa Industrial Anual (PIA)*. Rio de Janeiro, v. 38, n. 1, p. 1-8, 2019. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=71719>>. Acesso em set./2021.

_____. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD COVID19*. Trabalho: Desocupação, renda, afastamentos, trabalho remoto e outros efeitos da pandemia no trabalho. Maio e novembro de 2020. Brasília, IBGE, 2020. Disponível em: <<https://covid19.ibge.gov.br/pnad-covid/trabalho.php>>. Acesso em mar./2022.

_____. *Contas Nacionais Trimestrais*. Abr.-jun. 2021. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=72121>>. Acesso em set./2021.

_____. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua*. Trimestre móvel abr.-jun, 2021. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=72421>>. Acesso em set./2021.

IEDI – Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial. *Carta IEDI*, n. 1085, 8 de junho de 2021. Disponível em: <https://iedi.org.br/cartas/carta_iedi_n_1085.html>. Acesso em mar./2022.

KLEIN, C.; HØJ, J.; MACHLICA, G. The impacts of the COVID-19 crisis on the automotive sector in Central and Eastern European Countries. *OECD Economics Department Working Papers* n. 1658, OECD, 2021.

LUPTON, D. Introduction: life is digital. In: _____. *Digital sociology*. London, Routledge, p. 1-19, 2014.

LEDWITH, S. et al. How progressive can trade unions really be without gender equality?. In: KREIN, J. D.; LEONE, E. T.; DUARTE, P. H. E. (Org.). *Sustainable growth, development and labour*. 1. ed. Campinas: Curt Nimuendajú, v. 1, p. 173-198, 2012.

METALÚRGICOS do ABC aprovam acordo com a Toyota, que vai mudar área administrativa. *RBA – Rede Brasil Atual*. 28 set. 2020. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/09/metalurgicos-abc-acordo-toyota/>>. Acesso em set./2021.

MONTADORAS puxam a fila de indústrias paradas após agravamento da pandemia. *RBA – Rede Brasil Atual*. 26 mar. 2021. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2021/03/montadoras-paralisam-fabricas-pandemia/>>. Acesso em set./2021.

OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development. *Glossary of statistical terms*. s/a. Disponível em: <<https://stats.oecd.org/glossary>>. Acesso em set./2021.

OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. *World Motor Vehicle Production by country/region*. 2020. Disponível em: <<https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/>>. Acesso em set./2021.

_____. *World Motor Vehicle Production by country/region*. 2021. Disponível em: <<https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>>. Acesso em abr./2022.

OIT – Organização Internacional do Trabalho. COVID-19 and the automotive industry. *ILO Sectoral brief*. 8 April 2020. Geneva, 2020a. Disponível em: <https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_741343/lang--en/index.htm>. Acesso em set./2021.

_____. *The future of work in the automotive industry: The need to invest in people's capabilities and decent and sustainable work*. Geneva, 2020b. Disponível em: <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_741659.pdf>. Acesso em set./2021.

_____. *Conclusions of the ILO International Symposium on Trade Unions in Times of COVID-19 (17-19 November 2021)*. Online, Genebra, 2021. Disponível em: <https://www.ilo.org/actrav/events/WCMS_826448/lang--en/index.htm>. Acesso em mar./2022.

RAMALHO, J. R.; RODRIGUES, I. J. Sindicato, desenvolvimento e trabalho: crise econômica e ação política no ABC. *Caderno CRH* [online], v. 26, n. 68, p. 217-231, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-49792013000200002>>. Acesso em mai./2022.

_____. Sindicalismo do ABC e a Era Lula: Contradições e resistências. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política* [online], n. 104, p. 67-96, 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0102-067096/104>>. Acesso em mai./2022.

RAMALHO, J. R.; SANTOS, R. S. P.; RODRIGUES, I. J. Mudanças na Legislação Trabalhista, Sindicato e Empresas Multinacionais. *Caderno CRH* (Online), v. 32, p. 343, 2019.

RODRIGUES, I. J.; PONTES, C. C.; RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. Velhos e novos operários da indústria automobilística: comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense. *Caderno CRH* [online]. v. 19, n. 46, p. 75-85, 2006. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347632168006>>. Acesso em mai./2022.

SMABC – Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. *Tribuna Metalúrgica*. Várias edições. Disponível em: <<https://smabc.org.br/tribuna-metalurgica/>>. Acesso em set./2021.

_____. ABC perde 94 mil empregos industriais entre 2011 e 2019. *Tribuna Metalúrgica*, n. 4666. 20 out. 2020. Disponível em: <<https://smabc.org.br/abc-perde-94-mil-empregos-industriais-entre-2011-e-2019/>>. Acesso em mar./2022.

_____. *Fala Wagnão: Uma difícil decisão*. 8 jun. 2020. Disponível em: <<https://smabc.org.br/fala-wagnao-uma-dificil-decisao/>>. Acesso em mar./2022.

SMABC. *Fechamento de grandes empresas tem reflexos em toda a cadeia produtiva*. 20 jan. 2021. Disponível em: <<https://smabc.org.br/fechamento-de-grandes-empresas-tem-reflexos-em-toda-a-cadeia-produtiva/>>. Acesso em set./2021.

_____. *Negociação do Sindicato com a Anfavea sobre a pandemia tem avanços*. 18 mar. 2021. Disponível em: <<https://smabc.org.br/negociacao-do-sindicato-com-a-anfavea-sobre-a-pandemia-tem-avancos/>>. Acesso em set./2021.

SUPPLY chains have been upended. Here's how to make them more resilient. *World Economic Forum*. 6 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/2020/04/supply-chains-resilient-Covid-19/>>. Acesso em set./2021.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. *World Investment Report 2020 International Production Beyond the Pandemic*. New York: UNCTAD/WIR, 2020.

SOBRE OS AUTORES

ANAPATRÍCIA MORALES VILHA

Professora dos Programas de Pós-Graduação de Economia e de Biotecnociência da Universidade Federal do ABC (UFABC). Líder do Grupo de Estudos Avançados em Política e Gestão de Ciência, Tecnologia e Inovação – GEACTI/UFABC/CNPq e do Laboratório de Empreendedorismo e Inovação – LabEI/UFABC/CNPq. É membro de corpo editorial de periódicos nacionais e internacionais, bem como de Fundações de Apoio à Pesquisa (FAPESP e FACEPE). E-mail: anapatricia.vilha@ufabc.edu.br.

ARIELLA SILVA ARAUJO

Pós-doutoranda em Ciência Política pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Doutora em Ciências Sociais pela mesma instituição. Foi pesquisadora visitante na Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). E-mail: araujoariella@gmail.com.

FILIFE AUGUSTO FREITAS MELO

Doutorando em Sociologia pela Universidade de São Paulo e mestre em Sociologia pela mesma instituição (PPGS-USP). Atualmente possui bolsa de doutorado pela CAPES, modalidade PROEX. E-mail: filipe.melo@usp.br.

GISELE YAMAUCHI

Graduada em economia pela Universidade Municipal de São Caetano do Sul e graduada em turismo pela Universidade São Judas Tadeu. Mestra e Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela USJT e Mestra em Economia Política Mundial pela Universidade Federal do ABC. Foi aluna bolsista pelo governo japonês JICA no curso Kaizen e 5S's em 2014. Colaboradora do CONJUSCS. E-mail: giseleyamauchi@yahoo.com.br.

HÉLIO DA COSTA

Mestre em História Social do Trabalho pela Unicamp e Doutor em Sociologia do Trabalho pela USP. Atualmente é Coordenador Técnico do Departamento de Formação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. E-mail: dacosta165@gmail.com.

IRAM JÁCOME RODRIGUES

Professor Livre-Docente Sênior do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo. Pesquisador do CNPq. E-mail: iramjrodrigues@gmail.com.

JACOB CARLOS LIMA

Professor titular do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Pesquisador do CNPq. E-mail: calimajb@gmail.com.

JEFFERSON JOSÉ DA CONCEIÇÃO

Coordenador do Observatório CONJUSCS. Graduado em Economia pela UFRJ, mestre em Administração pelo IMES e Doutor em Sociologia pela USP. Assessor da Pró-Reitoria de Graduação e Professor da USCS. Blog: blogdojeff.com.br. Autor do livro “Entre a mão invisível e o Leviatã: contribuições heterodoxas à economia brasileira” (Editora Didakt, 2019). E-mail: jeffdacsenior@gmail.com.

JOÃO ASSIS DULCI

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora. Doutor em Sociologia pelo Instituto de Estudos Sociológicos e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, atua nas áreas de Sociologia Econômica e Sociologia do trabalho, com enfoque nos temas de desenvolvimento, mercado industrial brasileiro, indústria automobilística e impulsos para o desenvolvimento regional. E-mail: joao.dulci@gmail.com.

JONAS TOMAZI BICEV

Mestre e Doutor em Sociologia pela FFLCH-USP. Possui quinze anos de experiência em pesquisas sobre o mercado de trabalho, consumo e práticas culturais, com passagens por instituições como Data Popular (2014-2015), e Centro de Estudos de Cultura Contemporânea (CEDEC, 2016-2021) e Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP, 2004-2012; 2019; 2022). E-mail: jonasbicev@gmail.com.

JOSÉ RICARDO RAMALHO

Professor Titular do Departamento de Sociologia e docente do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGSA-UFRJ). É bolsista de produtividade do CNPq e Cientista do Nosso Estado da Faperj. Co-coordena o Núcleo de Pesquisa “Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente” da UFRJ (DTA-UFRJ). E-mail: josericardoramalho@gmail.com.

MARIO SERGIO SALERNO

Professor do Departamento de Engenharia de Produção da Escola Politécnica da USP, onde coordena o Laboratório de Gestão da Inovação e o Observatório da Inovação e Competitividade do Instituto de Estudos Avançados. Ex-diretor da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (2006-2007) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2003-2004). Técnico do DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos) entre 1983 e 1993, com período (aprox. 5 anos) na Subseção do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo. E-mail: msalerno@usp.br.

RAPHAEL JONATHAS DA COSTA LIMA

Professor Associado II do Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA) e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal Fluminense (UFF). Doutor em Sociologia pela UFRJ. É bolsista de produtividade (PQ2) do CNPq e Jovem Cientista do Nosso Estado (JCNE) da FAPERJ. Coordena o Grupo de Estudos em Desenvolvimento do Sul Fluminense (GEDESF) e o Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN) (brainautomotive.org), além de integrar o Grupo Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente (DTA/UFRJ). E-mail: raphaeljonathas@gmail.com.

THAMIRES CRISTINA DA SILVA

Mestra e doutoranda em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP); docente do Bacharelado Interdisciplinar em Ciências do Trabalho da Escola Dieese e consultora técnica especialista da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, sede Brasil. E-mail: tmr.bienal@gmail.com.

ANEXO

SEMINÁRIOS REALIZADOS

Seminário	Data	Convidado	Sobre	Duração	Volume de páginas da transcrição	Tema do seminário
1	20/05/2020	Jefferson José da Conceição	Membro do Grupo de Pesquisa do Observatório de Políticas Públicas, Empreendedorismo e Conjuntura da Universidade Municipal de São Caetano (USCS); assessor da Pró-Reitoria de Graduação da USCS; Prof. de economia na graduação da USCS e prof. colaborador no mestrado em economia da Universidade Federal do ABC (UFABC).	-	*	Região do ABC como "Laboratório de Pesquisa".
2	03/06/2020	Valter Sanches	Secretário Geral da IndustriALL Global Union.	01:32:26	26	Mudanças na cadeia automotiva mundial e ação sindical no contexto de crise sanitária.
3	17/06/2020	Wellington Messias Damasceno	Diretor executivo da pasta sobre Políticas Industriais do SMABC.	02:00:02	38	Políticas industriais e ação sindical no território do ABC.
4	01/07/2020	Aroaldo Oliveira da Silva	Secretário-geral do SMABC.	02:00:00	34	Reinvenção da ação sindical frente aos novos desafios da representação.
5	08/07/2020	Anapátricia de Oliveira Vilha	Professora do Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas (CECS) e do Programa de Mestrado em Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do ABC (UFABC); Coordenadora de Transferência de Tecnologia da UFABC (2019-2020).	01:45:58	39	Trajatória e desafios da Inovação no Grande ABC.
6	22/07/2020	Luis Paulo Bresciani	Professor do Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Municipal de São Caetano do Sul da Universidade Municipal de São Caetano (USCS) e do departamento de gestão pública da Fundação Getúlio Vargas (FGV); assessor técnico do Dieese na subseção do SMABC.	01:52:37	33	Desenvolvimento econômico regional e a situação do ABC.
7	05/08/2020	Hélio da Costa	Coordenador da formação sindical do SMABC.	02:18:47	35	Percepções da formação sindical e mudanças no perfil dos trabalhadores metalúrgicos.
8	10/08/2020	Mario Sergio Salerno	Coordenador do Laboratório de Gestão da Inovação, departamento de engenharia de produção, da Escola Politécnica Poli-USP.	02:08:55	37	Indústria 4.0 e limites à competitividade tecnológico-produtiva brasileira..
9	16/09/2020	Ana Tercia Sanches	Diretora da Federação dos Bancários Fetec-SP	02:07:07	40	Transformações no trabalho bancário e o desafio sindical.
10	30/09/2020	Cibele Vieira	Diretora da FUP e do Sindipetro Unificado SP e coordenadora do Sindipetro unificado SP.	01:54:37	28	A greve dos petroleiros de 2019.

Seminário	Data	Convidado	Sobre	Duração	Volume de páginas da transcrição	Tema do seminário
11	14/10/2020	Luiz Carlos da Silva Dias	Presidente da FEM/CUT.	01:55:37	28	Reflexões sobre o sindicalismo brasileiro no contexto atual.
12	21/10/2020	Jamil Dávila	Secretário geral do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC).	01:35:45	32	A greve na Renault da Grande Curitiba e a discussão do Acordo Marco Global.
13	28/10/2020	Leandro Soares	Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Sorocaba e Região (SMETAL).	02:23:28	45	Indústria automobilística do interior.
14	04/11/2020	Luís Antônio Souza Silva	Coordenador Geral do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Telecomunicações e Operadores de Mesas Telefônicas no Estado do Rio de Janeiro (Sinttel-Rio).	02:01:02	37	O papel das telecomunicações na difusão de novas tecnologias no setor de serviços.
15	11/11/2020	Patrícia Luzia Gomes	Coordenadora da região Sul do Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA) e diretora da Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil (FENTAC-CUT).	02:37:24	45	Estratégias de negociação e os rumos da ação sindical no setor aeroviário frente à crise econômica e sanitária.
16	20/01/2021	Carmen Helena Ferreira Foro	Secretária-geral da Central Única dos Trabalhadores (CUT).	01:45:58	29	Sindicalismo rural e o papel das lideranças femininas na CUT.
17	10/02/2021	João Vicente Silva Cayres	Secretário geral da CUT -SP	01:53:57	37	Sindicalismo, indústria automobilística e os desafios da ação sindical neste novo quadro de incertezas.
Total de horas gravadas: 31:53:40 Total de páginas transcritas: 563				31:53:40	563	

Elaboração: Thamires Cristina da Silva.

(*) Este encontro contou apenas com registro escrito.

