



Caderno CRH

ISSN: 0103-4979

revcrh@ufba.br

Universidade Federal da Bahia

Brasil

de Araújo, Silvia Maria
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E SINDICATO: atuação renovada no Paraná dos anos 2000
Caderno CRH, vol. 19, núm. 46, enero-abril, 2006, pp. 47-60
Universidade Federal da Bahia
Salvador, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347632168004>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E SINDICATO: atuação renovada no Paraná dos anos 2000¹

Silvia Maria de Araújo

INTRODUÇÃO

Em vários estados brasileiros, como Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia, Rio Grande do Sul, Goiás e Paraná, espalhou-se, na década de 1990, uma indústria automobilística que apostou numa reestruturação produtiva já consolidada e na política neoliberal de atração de investimentos externos. Eram apenas 12 montadoras no País e, neste início de milênio, são 28 em 18 municípios. Esse processo de desconcentração industrial, mesmo mantendo a primazia de São Paulo, constituiu pólos automotivos nos moldes de uma economia voltada para a exportação, desenhando uma nova geografia do setor (Cf. Nabuco; Neves; Carvalho Neto, 2002).

Instalaram-se, no Paraná, as montadoras de veículos médios, pequenos e utilitários, Renault e Volkswagen-Audi, na segunda metade da década de 1990, em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC). A Chrysler produziu em Campo Largo, retirando-se em 2001. Permanecem no estado a Volvo, que fabrica veículos pesados desde a década de 1970, e a Case New Holland, empresa de máquinas agrícolas. A localização das indústrias foi disputada na guerra fiscal travada entre estados e municípios pela atração de investimentos, de que participaram o governo do Paraná e o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC), com as expectativas de geração de empregos não inteiramente concretizadas após quase uma década (Cf. Araújo; Motim; Firkowski, 2002). Embora com variações de acordo com o movimento do mercado, as montadoras Volkswagen-Audi, Renault e Volvo contavam com cerca de 3.400, 2.800 e 2.400 empregados, respectivamente, em 2005 (Cf. Visitas, 2005).

A vinda de empresas transnacionais, entre outros fatores, é decorrente do fenômeno da abertura comercial do País, no início dos anos 90, exi-

¹ Esta análise é parte do projeto individual “Movimento sindical e indústria automobilística no Paraná: processo de transição nas relações de trabalho” (Cf. Araújo, 2002), integrado à pesquisa coletiva “Indústria automobilística no Paraná: relações de trabalho e novas territorialidades” (2002-2005), coordenada pela Autora e desenvolvida pelas equipes do GETS – Grupo de Estudos Trabalho e Sociedade e LAGHUR – Laboratório de Geografia Humana e Regional, da Universidade Federal do Paraná, com financiamento da Fundação Araucária e do CNPq, aliada às atividades do Núcleo de Pesquisa Sindicalismo no Paraná.

gência da fase mundializada do sistema capitalista, internamente orquestrada pela adoção de políticas neoliberais nos governos dos presidentes Fernando Collor (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), com continuidade dessa condução econômica pelo governo de Luís Inácio Lula da Silva (2002-2006), o qual deu competitividade às exportações, que cresceram em 2005. O mesmo não se pode dizer sobre a renda do trabalhador: essa não cresceu. O mercado potencial com mais de 180 milhões de habitantes é grande, mas não, real. Os “estados nacionais concorrenciais”, expressão de Altvater (1995), demonstram capacidade de formular políticas industriais e, ainda que timidamente, a desconcentração industrial incita questões nacionais, embora o sentimento latino dos brasileiros não esteja aflorado.

O quadro de novas demandas – articulação com poderes de diversos níveis e instâncias, empresas de capital multinacional, gestão flexibilizada do trabalho, categoria profissional dispersa – para o segmento trabalhador na indústria automotiva, que comporta as montadoras e seu conjunto de fornecedores de autopeças e componentes, toma o contexto do paradigma da *lean production* (produção enxuta) como fator condicionante da ação e das condutas mútuas determinadas entre trabalhadores, empresas, sindicato e governo.

Com base em entrevistas estruturadas com sindicalistas, trabalhadores e assessores sindicais, o texto analisa o quadro e as informações sobre o desenvolvimento da indústria automobilística no Paraná, ou seja, aquela exclusiva da montagem de veículos, em que a tecnologia e as formas inovadoras de gestão da mão-de-obra, inspiradas no toyotismo, provocaram alteração nas bases da negociação sindical. Esses padrões de organização da produção e do trabalho trouxeram impactos para os trabalhadores sob a forma de maior competição, menor número de postos e atividades heterogêneas de trabalho, exigências colocadas pela organização em rede das empresas e terceirização em vários pontos da cadeia automotiva.

A primeira parte do texto aproxima a realidade local da desigualdade de forças sociais em

ebulição, acirradas pela atuação em rede das empresas, num mercado segmentado de trabalho, que comporta diferenciações no interior da categoria, como é analisado na segunda parte. A terceira seção detém-se na organização de cadeias econômicas voltadas para a flexibilidade e a integração como princípios organizativos, embora a flexibilização gerada se torne um processo de concretização das atividades e institucionalidades emergentes. Desse modo, são flexibilizados os salários, a jornada de trabalho e os contratos dos metalúrgicos, o que induz o sindicato a adaptações.

Noções e concepções reutilizadas com sentido determinado têm designado os acontecimentos micro e macrossociais, mutuamente afetados. A velocidade das mudanças coloca alternativas para a sociedade, como se uma nova razão avançasse sobre a natureza, a intervenção do homem sobre ela, sobre si mesmo e os fundamentos constitutivos desse produzir material e simbólico. Por esse motivo, faz-se referência ao pensamento sobre rede, para explicar a interação que acontece entre partes que não sobrevivem sozinhas.² O fenômeno não é novo. Nova é a exploração de sua dimensão de totalidade, aqui realizada.

A REALIDADE LOCAL E A ASSIMETRIA DE PODERES

O movimento do capital à procura de locais para investimento faz surgir o que Altvater (1995, p. 203) chama “novas fronteiras econômicas entre espaços de reprodução”. O Paraná, ao atrair vulto-

² Derivado do ambiente dos neurobiólogos e investigadores da inteligência artificial, o conceito de rede remete, anatomicamente, à circulação do sangue, veias e nervos, canais de passagem e seus entrelaçamentos. Por suas ramificações, uma analogia com a árvore favorece a refundição de elementos tradicionais do conhecimento sem desestabilizá-los, apontando as contradições. Essa visão do mundo, de um todo orgânico que se auto-movimenta e provoca reprodução, em termos teóricos e pragmáticos, permite tratar as redes como formas de circulação sem começo nem fim e suas junções, múltiplas e complexas (Cf. Sfez, 1994, p. 259). Para a filosofia da ciência, a rede impõe-se como tecnologia do espírito (Idem, p. 10). As analogias corpo e árvore passam da imagem do corpo com as múltiplas conexões dos neurônios à do mundo dos satélites, cabos, fibras óticas, mensagens telemáticas e gestão à distância, possíveis nos circuitos de informação.

sos recursos para o seu território, sobretudo para a indústria, coloca-se na condição de ser uma dessas fronteiras, justamente pela interdependência que se instala entre o plano político e o econômico. Os vínculos que sustentam esse circuito econômico ficam expostos nos investimentos programados que, entre 1995 e 2004, movimentaram quase 4 bilhões de dólares para a fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias, correspondendo a 37,5% dos investimentos industriais, três vezes mais que a produção de alimentos e bebidas, tradicional no Estado (Cf. Lourenço, 2005). Na análise do recente processo de inserção do Paraná na economia mundial, levam-se em conta os condicionantes locais, estaduais, regionais, nacionais e internacionais dessa realidade.

Nessa diversificação de espaços de produção material e de convivência social, processam-se contradições. A vocação agro-industrial paranaense e o sindicalismo metalúrgico experimentaram, nos últimos dez anos, um desenvolvimento acelerado que modificou a composição social de classes e frações delas, bem como a representação política dos trabalhadores, dada a formação de um segmento operário com novo perfil. O reconhecimento de um pólo automotivo, como o do Paraná, faz menção, necessariamente, a concepções de espaço, desenvolvimento, desigualdades, redes e cadeias produtivas que interagem. A situação pode ser exemplificada pelas plantas fabris que, em solo paranaense, dispensaram a reestruturação produtiva clássica, porque conformadas ao paradigma enxuto, flexível e articulado entre montadoras e fornecedores. Esses últimos passaram de 10, em 1995, para 53 empresas, em 2000, atingindo mais de 200 empresas nacionais e estrangeiras, em 2005. Para implementar a produção competitiva de veículos destinados, principalmente, aos países europeus e aos do grupo Mercosul, essa indústria inovou no *layout*, em tecnologia e no mercado:

Tudo converge pra esse miolo, quer dizer, você não tem o gerente, o diretor da fábrica que tá lá do outro lado, num prédio. Não tem isso, está todo mundo nesse pedaço, que você vê aqui. (...)

Essa foi a primeira grande modernidade. Não tem no mundo uma fábrica com essa concepção. Hoje, me parece que a BMW na Alemanha está construindo uma fábrica nova e pretende implantar esse sistema. (...) Nós temos robotização em nível altíssimo dentro da fábrica, eu diria, assim, até mesmo em processo, porque você tem, por exemplo, nós temos hoje um sistema de controle de qualidade de solda de carroceria num sistema de ultra-som. (sic) (Cf. Kafrouni, 2003. Entrevista nº 7 com Gerente de Relações Trabalhistas em Montadora, 2004).

Nesse misto de processos sociais, cada uma das tendências estruturadoras do futuro, na expressão de Dowbor (1997, p. 15) – tecnologia, globalização, polarização econômica, urbanização, transformação do trabalho –, “traz embutida uma contradição central. As tecnologias avançam rapidamente enquanto as instituições correspondentes avançam lentamente, e esta mistura é explosiva”. A economia se globaliza, os sistemas de governo permanecem de âmbito nacional, e as negociações sindicais requerem tratamento internacional. Esse descompasso escancara o caráter pluralista das sociedades contemporâneas, capazes de abrigar projetos opostos, como a presença de empresas transnacionais que atuam em territórios relativamente fracos em termos de experiência industrial e sindical, como é o caso do Paraná (Cf. Araújo, 2003).

Para provar a diversidade de situações na sociedade receptora de Investimentos Externos Diretos (IEDs), há um núcleo de ações aceito socialmente, no qual coexistem universos ideológicos em “mútua acomodação” (Cf. Berger; Luckmann, 1973, p. 168) e dão suporte à transformação no trabalho. O padrão que se reproduz em empresas automotivas e instâncias da esfera pública, governo ou sindicatos, acompanha o ritmo do capital e comprova a existência de “uma matriz comum de formas de organização nos processos produtivos e de consumo e distribuição”, afirma Castells (2000, p. 173). Os últimos quinze anos estiveram sob o signo de intensas mudanças nos países de capitalismo emergente, como o Brasil. O seu potencial atrativo e de vantagens comparativas na nova divisão internacional do trabalho concentra e internacionaliza investimentos empresariais, conjugando

problemas locais e de maior amplitude.³

A implantação gradativa das indústrias do setor automotivo no Paraná, até atingir, em 2003-2004, sua capacidade programada de produção, em plantas tecnologicamente maduras, inaugurou momentos de adaptação ainda presentes. Ocorre um ajuste constante nas condições de trabalho, desde exigências para a contratação de trabalhadores a especificações de qualidade e certificações para fornecedores de diferentes camadas, sistemas, peças e regiões. Foi um período difícil também para a organização dos metalúrgicos:

Quando a fábrica foi instalada aqui, em 98, foi uma loucura. A instalação de uma fábrica é uma loucura. Uma fábrica daquele tamanho, que começou aqui com praticamente 3.000 trabalhadores, tinha muitos problemas. Mas tem que fazer a fábrica funcionar e pra isso, muitas vezes, se desrespeitam muitos direitos. A fábrica tem que funcionar, tem que produzir, aí a pessoa diz: “Puxa, mas e o meu horário?”. (...) Eu diria assim, que são muito mais as condições de trabalho, do que o próprio convencimento do sindicato. Inclusive, eu entrei no movimento sindical, não porque o sindicato me convenceu, mas devido às péssimas condições de trabalho aqui. É o refúgio que o trabalhador acha que é o sindicato (sic) (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 2 com Dirigente Sindical, jul. 2004).

Tem sido um desafio para o sindicato acompanhar o chão de fábrica, não apenas pelo posicionamento das empresas, como sujeitos de negociação e introdutórios de inovações, mas pela participação intensa dos trabalhadores nos programas organizacionais, no controle de qualidade, com novos cargos, qualificação específica, dispensa de empregados, subcontratação de serviços de manutenção e terceirização de peças e componentes, uso da hora extra nos períodos de picos produtivos, paralisações temporárias, férias coletivas nas fases de baixa produção, mobilidade da força de trabalho na planta, discussão de questões do ambiente

de trabalho, forma de lidar com os conflitos, ensaios de cooperação entre áreas como saúde e segurança, mudança no *layout* da fábrica a cada lançamento de novos modelos de veículos, calendário de produção, estabelecimento de metas, número e duração dos turnos, diminuição ou paralisação das atividades, casos disciplinares, intercâmbios internacionais de trabalhadores, assento em conselhos tripartites do trabalho, ou, ainda, conselhos políticos direcionados, como o automotivo, uma proposta do governo estadual, nos anos 2000.

Alterações no âmbito da produção e do trabalho não são exclusivas da indústria automotiva, embora nela tenham maior visibilidade pelas características do produto e pela vanguarda na adoção de inovações, bem como no que concerne à ação de uma categoria sindical combativa e majoritária no setor, no Brasil e no mundo. Há o *background* de um setor que definiu a era do automóvel e revolucionou estratégias produtivas e hábitos de consumo na vida moderna. Esse fazer industrial diferenciado correspondeu às exigências do processo de acumulação, que dava mostras de desgaste em meados do século XX, na transição, ainda em curso, da rigidez do fordismo e sua produção em massa para o sistema da acumulação flexível.

A reconfiguração das relações produtivas e institucionais que vem ocorrendo na nova indústria automobilística, nas últimas décadas, diz respeito “ao elevado volume e ritmo do fluxo de investimento sobrefronteiras (diretos e por carteiras) e ao comércio de mercadorias e serviços”, afirmam Guimarães e Martin (2001, p. 388), aludindo à extensa mobilidade do capital. Tomam por referência a globalização, entendida como a internacionalização do comércio, do investimento e dos padrões financeiros, “o crescimento da integração entre países em termos de produção, suprimento e redes administrativas, financeiras e de distribuição das Companhias Transnacionais (CTNs) dominantes” (2001, p. 389). Também, o intercâmbio que se estabelece entre trabalhadores e sindicalistas de outras regiões e países é fator de impulso à ação. Fruto da comparação, na medida

³ Para Porter (1999, p. 15), os insumos (recursos naturais, humanos e de capital), a infra-estrutura física, administrativa, de informação, científica e tecnológica, as condições da demanda (base local de clientela, estratégia, estrutura e rivalidade das empresas) e as indústrias de apoio (fornecedores e distribuidores locais) são variáveis que, articuladas, criam um ambiente nacional dinâmico, impulsionado pelo Estado, e habilitam uma nação a competir. A esse conjunto de condições estratégicas, denomina diamante da nação ou diamante da produtividade.

em que o cotidiano é apreendido num contínuo de tipificações anônimas e distantes da situação face a face, os trabalhadores analisam a situação produtiva propiciada por essa aproximação e conhecimento mútuos:

Nós tivemos uma reunião nacional agora, o pessoal da Força e o pessoal da CUT aqui em Curitiba, sobre a indústria automobilística, caminhão, ônibus e utilitário. Tinha pessoas do Brasil inteiro nesse seminário e lá a gente pôde observar as diferenças que existem em termos de condições de trabalho em todo o território. As diferenças nacionais em termos de benefícios, salários, até chegarmos aonde há as piores condições de trabalho, que é em Goiás, que tem um piso salarial de 312 reais, com a média de salário de 200 reais. (...) As empresas estrategicamente se colocam nessas regiões por esses motivos. Não tem lá uma estrutura, uma mobilização de trabalhadores. Elas se instalam estrategicamente, além de estarem recebendo os famosos incentivos para poder se instalar. Tanto que, nos últimos tempos, não percebemos nenhuma empresa se instalando na região de São Bernardo do Campo. Por que será? Vão pra Camaçari, na Bahia, para o Rio Grande do Sul, para Sete Lagoas. Ali as condições de trabalho e as diferenças são grandes também. (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 6 com Integrantes de Comissão de Fábrica, ago. 2004).

Há assimetria de forças para os sindicatos de diferentes regiões e até nacionalidades. Nem sempre se dilatam as possibilidades da ação efetiva, quando as ameaças do capital internacional de retirar conquistas e direitos dos trabalhadores, em determinada unidade e (ou) país, fazem recuar decisões coletivas em outras localidades. Nos anos 2000, decisões sobre jornada de trabalho ou fechamento de empresas ressoam objetivamente sobre as negociações localizadas, que já têm suas próprias dificuldades. Algumas mobilizações do Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba (SMC), na luta pela Participação nos Lucros e Resultados (PLR) ou por representação no trabalho, têm como pano de fundo esse movimento de mercado centralizado nas unidades matriciais, na Alemanha, na França ou em outro país. Ainda que o desenvolvimento em contextos culturais e nacionais diferentes leve a uma ampla estrutura de referências, prepondera o vínculo com as empresas-mãe, o que se reflete nas relações com as instituições locais.

São imbricações institucionais vulneráveis,

as suscitadas pelo paradigma produtivo flexível e a ação em rede das empresas. A rapidez com que se alteram as condições de trabalho e de negociação envolve questões legais e personagens que vivem a experiência pela primeira vez. No confronto político com Comissões de Fábrica, nem sempre o SMC esteve *pari passu* com as mudanças e, algumas vezes, representantes dos trabalhadores dispensam a mediação sindical nas discussões que ocorrem no interior das empresas. Tal dualidade e paradoxal complementaridade mostram os vários níveis de negociação:

A Comissão, ela participou em alguns processos. Quando houve enxugamento, sim, nós participamos. Nós participamos de algumas terceirizações, participamos quando estava prestes a fechar aqui a fábrica usinagem, (...) não pôde dispensar ninguém sem antes discutir com a Comissão de Fábrica. Ela não pode, todas as demissões e até admissões, ela teria de estar discutindo. (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 6 com Comissão de Fábrica, ago. 2004).

Por não ser homogêneo, o sindicalismo reage diferentemente às mudanças, inclusive no setor automotivo. As disparidades entre o sindicato e as empresas, entre essas e as nações em competitividade, atingem também os vínculos entre sindicatos e centrais. Os metalúrgicos da Grande Curitiba, filiados à Força Sindical, e os trabalhadores de outras localidades, filiados à Central Única dos Trabalhadores (CUT), levam em consideração a barganha coletiva da indústria automotiva nacional e internacional em suas negociações. Ação e discurso são descolados, por vezes, ao trazerem embutidos projetos de sociedade que a história teima em esmaecer:

Hoje, se você conversar com (...) os dois presidentes das principais Centrais, você teria mais ou menos, um pensamento muito parecido. Não do ponto de vista da aplicação, mas da funcionalidade. (...) O discurso é muito homogeneizante, as práticas formam diferenças. Aí que é a grande chave. As práticas, elas decorrem de um lado, da pobreza do discurso, mas das exigências da temporalidade, das circunstâncias. (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 4 com Assessor Sindical, jul. 2004).

Práticas que modificam a organização e as

reivindicações históricas do sindicalismo advêm de uma economia que segmenta os trabalhadores e, contraditoriamente, ao ampliar a sua relação com outros atores sociais, o reduz:

O nosso movimento sofreu uma regressão social. O movimento sindical desaprendeu. Vou dar um exemplo: nos últimos cinco anos, 95% das eleições sindicais foram com chapa única. Eu quero dizer com isso que não é um atributo de unicidade, isso é um atributo de desmobilização (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº4 com Assessor Sindical, jul. 2004).

Diante da desmobilização provocada pela dispersão e pela mudança na ótica política da ação, o sindicato busca formas atrativas e recreativas de filiar trabalhadores, outras parcerias e fontes de recursos, na medida em que diminui a sua interlocução com o Estado, e os trabalhadores estão submetidos a um ritmo produtivo intenso sob a cultura da empresa. Ilustra esse comportamento sindical o risco presente, nos casos em que a reconversão industrial é implantada unilateralmente, o que pode levar a um retorno à lógica da negociação individual, destaca Garcia (1998, p. 93). Em outras palavras, o maior esforço individual, acrescentado de maior envolvimento, pode ser trocado por maior salário e maior segurança no emprego. Trabalhador e sindicato ficam mais vulneráveis diante da força das CTNs em rede. As empresas se impõem e alteram a ação sindical.

REDES E SEGMENTAÇÕES ENTRE TRABALHADORES

O processo de internacionalização financeira acirrou a concorrência entre as empresas de diversos tamanhos e favoreceu a concentração do capital e suas contradições. A intensificação das transações em escala mundial é de tal grandeza, que interfere nos acontecimentos locais. Ampliou-se a rede que vincula as empresas, como símbolo das relações sistemáticas e estruturadas entre atores formalmente independentes e expostos às condições de incerteza, volatilidade do capital e flexibilidade dos paradigmas produtivos. O viés

explicativo das redes, por sua densidade, tem obedecido à variável tecnológica, mas o componente estratégico operacional se destaca na competitividade entre as empresas e invade outros vínculos com trabalhadores, sindicatos e governo.

Para Castells (2000), essa sociedade em rede exprime uma nova divisão do trabalho, em que fluxos econômicos e financeiros são os nós das redes internacionais, com aportes regionais e locais, cruzando atividades de diversas cadeias produtivas, as quais se distinguem ao multiplicarem as modalidades industriais, os arranjos produtivos intersetoriais e as formas de acumulação, movidas pelas atividades que se diferenciam e interagem, desde matérias-primas, máquinas, equipamentos e produtos intermediários, até o produto final, distribuição e comercialização. Se essas constituem ligações intersetoriais de atividades e processos concentrados na produção, que extrapolam o setor industrial, reconhece-se nas redes, o dinamismo da fase contemporânea do capitalismo, que envolve as empresas-mãe, os fornecedores e os consumidores. A proximidade territorial é importante, no sentido logístico de organizar as atividades no setor automotivo, mas não fundamental. De diversos e distantes pontos, as conexões se efetuam e fazem circular informação e mercadorias na rede.

Diferentemente do controle direto de um processo de produção de cima para baixo, verticalizado, como pretendia Ford, ao conceber a compra das firmas que fabricavam as peças para os automóveis (Cf. Gounet, 2002, p. 19), a integração dos fluxos de produção está posta na economia atual. As operações em rede imperam e condicionam o relacionamento do trabalhador com os seus pares, o empregador e a organização sindical. Em países de cultura coletivista mais desenvolvida e maior democratização nos locais de trabalho, a representação dos trabalhadores passa por uma organização negocial a partir do chão de fábrica, que pressiona simultaneamente a empresa e o sindicato. Como as empresas e as atividades produtivas, a ação sindical vem se manifestando de forma embrionária em rede, no sentido de provo-

car experiências político-organizativas semelhantes ou conjugadas em outros locais:

Na Suécia, todas as fábricas da Volvo têm essa representação interna, que aqui a gente chama de comissão e lá eles chamam de associação [...] Mas lá eles estão ligados ao sindicato. Têm dados, negociam tudo com a empresa. Têm um comitê que se reúne, têm representantes da comissão de fábrica no comando geral da Volvo, com representantes dos trabalhadores. Então, a Volvo diz: "vamos fechar a fábrica no Brasil" e esse representante dos trabalhadores vai colocar a opinião dele. Pode até ser um voto vencido, mas ele vai questionar. As mudanças que ocorrem na Volvo, em nível mundial, esse nosso representante está lá e acompanha todo o processo. Infelizmente, nós não chegamos nesse processo, aqui, ainda. Mas, gostaríamos de ter alguém também junto à direção da fábrica, mas isso não conseguimos (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 6 com Integrantes de Comissão de Fábrica, ago. 2004).

No local de trabalho está o fulcro das relações de trabalho neste início de milênio; no entanto, os trabalhadores encontram-se dispersos e fragmentados em seus interesses. A partir do processo de trabalho modificado no sistema flexível e enxuto adotado pela indústria automobilística, tem-se cindida a categoria metalúrgica, e a guerra fiscal colaborou para essa situação, ao dividir as tarefas entre os que montam carros e aqueles que fazem eletrodomésticos. Nas novas fábricas, é construída a identidade do trabalhador das montadoras, entre horistas e menselistas, empregados efetivos e temporários residentes, além da representação debilitada, quando se trata de trabalhadores da área administrativa. Mesmo em uma categoria com garantias sociais, como a dos metalúrgicos, 30% deles trabalham na informalidade, no interior do estado de São Paulo, por exemplo (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 8 com Assessor Sindical, 2004). Fica explícita a complexidade das redes e a diversidade das cadeias produtivas e sua compatibilidade com negociações variadas e pontuais por empresa, o que corrobora a fragmentação do mercado de trabalho (Cf. Araújo *et al.*, 2005).

O sindicalismo vive a legitimidade, a representatividade e a organização, uma tríade necessária à condição institucional, visto que o aparato jurídico-institucional do trabalho modifica-se nas condições de uma economia em rede. A

dimensão da legitimidade é sentida no encaminhamento de reivindicações, quase exclusivamente relativas às mudanças da reconversão industrial, e à premência de respostas sindicais a políticas flexíveis de gestão da mão-de-obra, quer em empresas fornecedoras de primeira linha, quer naquelas onde é crítica a situação da categoria metalúrgica. A dimensão da representatividade está na necessidade de o sindicato representar também os trabalhadores atípicos, terceirizados, sem contratos ou com contratos de diferentes tipos e diferente duração, que coexistem no ambiente de trabalho. A dimensão da organização se expressa no aumento da desigualdade social quanto à remuneração do trabalhador, no interior do setor e entre as regiões. Comparados os valores de remuneração – somatória do salário nominal e dos adicionais – entre os trabalhadores do ABC paulista e os das montadoras de São José dos Pinhais, por exemplo, a diferença era de 47,7%, em 2001, conforme estudo do DIEESE (2003).

Segmentações no mercado de trabalho evidenciam áreas e aguçam disparidades, em variante atualizada da polarização social. Uma nova concepção de desigualdade, contraditória com o conceito de modernização, se impõe, segundo Kern e Schumann (1988, *apud* Leite, 1995, p. 337), ao aparecerem redes de subcontratação nas cadeias produtivas, na combinação de formas modernas e tradicionais de uso do trabalho, nas condições diferenciadas de trabalho em pequenas, médias e grandes empresas, no acesso ou não a empregos com melhores condições e remuneração. As fragmentações ocorrem, inclusive no interior das empresas, pela divisão sexual do trabalho e pelo tratamento quanto à qualificação, denominado reatualização da discriminação por Leite (1995). Nas técnicas japonesas, aplicadas no Brasil sem a tradição empresarial e cultural de origem, esse controle denota autoritarismo na gestão e suposta autonomia do trabalho. Há um sistema de vigilância no processo de produção e sobre o desempenho do trabalhador na fábrica organizada sob os princípios do *just-in-time* e em sistemas de informação administrativa. A heterogeneidade e a discri-

minação passam a ser formas de controle de gestão da mão-de-obra. Argumentar pelas mudanças no trabalho revela-se uma tática limitada, se não estiver referenciada a pontos da cadeia produtiva e à organização no trabalho, como é o caso das comissões de fábrica e das representações sindicais conquistadas em bases negociais e estendidas gradativamente a outras empresas do conjunto automotivo:

Tá saindo o representante, é delegado de fábrica de cada fornecedor; de cada empresa fornecedora, a gente tá conseguindo tirar. (...) Acho importante isso, porque aí você tem um representante, por exemplo, onde tem 100, 180 funcionários e tem dois, um representante e, então, você conversa com os trabalhadores no ônibus, na hora da entrada. (...) então, é interessante algumas coisas. É lógico que na Renault, são colocadas e são feitas de uma forma mais fácil; lá, demora um pouquinho, é mais complicado, mas é feito também. Às vezes, um tratamento na Renault surte efeito mais rápido, lá demora mais um pouquinho, até por ser um fornecedor (sic) (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº3 com Dirigentes Sindicais e Comissão de Fábrica, 2004).

As condições da produção integrada via tecnologia informacional têm suscitado arranjos entre as empresas, como a parceria entre a Renault e a Nissan, na produção de veículos e motores, respectivamente. Trata-se de uma verdadeira “desfronteirização” dessas empresas, o que torna estreitos os laços diretos que ultrapassam as relações entre os setores e dão a dimensão do fluxo comercial importador e exportador, em vigor nos segmentos mais avançados da cadeia, onde as montadoras são o topo. Voltada significativamente para a exportação, a indústria de transporte e componentes, no Paraná, em 2005, atingiu cifra superior a 2 bilhões de dólares em exportação, o que significou uma variação de 60% em relação a 2004, enquanto as importações variaram 33%, nesse grupo, segundo Suzuki Jr. (2005). A produtividade – maior produção com menos recursos – é incrementada pela flexibilidade, uma habilidade de o sistema produtivo transitar em diversos estados sem deteriorar custos, qualidade e tempo, o que permite a concorrência com mudanças rápidas e constantes na tecnologia de produção.

A flexibilidade das empresas em rede passa

a ser a lógica ordenadora do mercado.⁴ É a resposta-ritmo à introdução de novas tecnologias, que Piore e Sabel (1984) imputam à reconstituição das relações de trabalho e dos sistemas de produção em bases sociais, econômicas e geográficas distintas das anteriores. Reconhece-se a flexibilidade interna e a externa às empresas, caracterizando-se a primeira pela polivalência, rotação e integração de tarefas, trabalho em equipes, exercida mais por homens. A flexibilidade externa é encontrada nos empregos precarizados, de tempo parcial, horários flexíveis, tempo de trabalho anualizado, em que predomina a mão-de-obra feminina. Através da flexibilidade externa, a empresa subcontrata e treina seu próprio pessoal para a polivalência, adaptando-o a novas situações, segundo Castel (1998). Esse procedimento, de aparente exclusividade econômica, atinge a ação do sindicato, quando comparadas as políticas entre trabalhadores. Wormald (1999, p.62) resume a situação: se “las redes organizan empresas, desorganizan trabajadores”. A máxima se aplica, sobretudo, onde há elevada rotatividade do emprego formal, como no Brasil. Pochmann (1998) declara ser essa uma flexibilidade quantitativa do mercado de trabalho, um dos aspectos perversos do tratamento dado à força de trabalho nas cadeias produtivas, posicionando os elos em relação ao centro das atividades.

Observam-se efeitos sobre os trabalhadores, a partir da flexibilidade, competitividade e adaptabilidade – estratégias organizacionais baseadas em relações cooperativas, que se estendem para fornecedores, consumidores e concorrentes –, quando a desregulamentação do trabalho atinge o conjunto empregador, pois empresas pequenas e médias também têm adotado relações de subcontratação, como prova o relato:

⁴ Salerno (1992) percebe a flexibilidade em oito dimensões: social extra-empresarial, relativa à legislação social e sindical; estratégica, relativa à capacidade de a empresa mudar a estratégia de seus negócios; de volume de produção; de gama, como a capacidade de introduzir e retirar produtos, peças e componentes da linha; de mix, que significa poder suportar alterações de produção dentro de um conjunto de produtos e partes; de operações sazonais, relativa à capacidade de absorver alterações na demanda, para suportar o mau funcionamento do sistema de produção; e um último tipo, para suportar erros de previsão.

... com terceirização, eu não esquento a cabeça – limpeza, alimentação, portaria, vigia – porque metalúrgico não faz comida, metalúrgico não faz portaria. O que eu acho um absurdo? Logística. Está virando uma mania de logística, que seria expedição, recebimento de material, carregamento... Era o pessoal do antigo “expedição”, os almoxarifados dentro das empresas (...) Tudo pega a TNT, que é uma empresa de logística, que tem na CNH. Tem quase 200 empregados lá dentro da CNH fazendo 400, 450 reais, enquanto o meu piso na CNH é 950 reais. Se o pessoal da logística [fosse metalúrgico], eles teriam um convênio médico, uma PLR, o sindicato negociando (sic) (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 1 com Dirigente Sindical, abr. 2005).

No funcionamento integrado por redes, paradoxalmente, existem realidades à margem, mas dependentes dessa lógica. O crescimento do desemprego estrutural mostra que, concomitantemente ao estímulo à capacidade inovadora dos segmentos produtivos, persistem desafios à sobrevivência material da população trabalhadora. Com o funcionamento das montadoras no Paraná, tem-se crescimento do emprego formal na Região Metropolitana de Curitiba, sem redução da taxa de desemprego (Cf. Araújo; Motim, 2003). Dados do Pesquisa Mensal de Emprego/IBGE de dezembro de 2002 mostram que a taxa estadual era de 6,4% e de 7,0% em setembro de 2005, apresentando variações elevadas em 2003 (IPARDES, 2005, p.38). As montadoras e seus sistemistas internacionais e nacionais, em diferentes posições na cadeia produtiva, afirmaram as segmentações entre o setor industrial e o de serviços, não evitando a heterogênea situação dos trabalhadores paranaenses.

CADEIA PRODUTIVA: flexibilidade das atividades e flexibilização do trabalhador

A presença de um contingente de trabalhadores com perfil redefinido – escolaridade mais elevada (80% dos metalúrgicos das montadoras tinham curso médio e superior, no ano de 2000), versatilidade, habilidades específicas e conhecimento adequado à *lean production* – trouxe outros parâmetros para a ação sindical na Grande Curitiba. O SMC encara uma base, na qual 63% dos empregados das montadoras tinham entre 24 e 39 anos, em 2000, um acréscimo de 15% no

número de jovens com menos de 25 anos, comparativamente a 1995 (IPARDES, 2003). Variações acontecem e apontam uma reversão nas contratações mais recentes:

...o perfil da idade e o perfil da escolaridade, hoje é outro [2005]. Já tem cara mais velho de idade. Tem cara, hoje, que não tem nem o segundo grau, nem o primeiro grau (...) o perfil do nosso trabalhador dessas empresas está mudando. Elas estão pegando cara aposentado, estão pegando cara com 45 anos, com 50 anos de idade. Em 1998, isso era inimaginável. (...) Tem empresa que já aboliu aquelas 200 e poucas horas de treinamento; aquilo já aboliu (...) há uns 2 ou 3 anos (sic) (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 1 com Dirigente Sindical, abr. 2005).

Como a produção, especialmente de automóveis e utilitários, perfaz o circuito com mínima concepção e *design* nacionais, é comprovada a utilização de mão-de-obra de baixo custo, ainda que os salários sejam maiores, se contrastados com os de outros setores. Essas condições colocaram o SMC frente a problemas com a organização dos trabalhadores dentro e fora das fábricas. Somente a partir de setembro de 2005, fruto de insistentes negociações, a Convenção Coletiva de Trabalho tornou-se unificada e padronizou-se o piso salarial em R\$ 1.035,00 ao mês, nas montadoras do Paraná. Variável, a remuneração permite escalonamento também na horizontalidade, implodindo a prática de diferentes salários para diferentes funções, em um ambiente produtivo de reduzidos níveis hierárquicos, onde os trabalhadores da produção são chamados de “colaboradores” e designados, quase de forma unânime, como “operadores multifuncionais”.

As relações industriais, mediadas ou não pelo sindicato, têm apresentado formas inusitadas de consentimento no chão de fábrica, na interpretação de Burawoy (1982, 1985, *apud* Abramo; Abreu, 2000, p. 16). Levados a negociar condições de trabalho, os trabalhadores se tornam mais vulneráveis nas cadeias de valor⁵ – atividades ca-

⁵ A designação cadeia de valores confirma o impulso agregador no processo produtivo. A idéia expandiu-se para a conexão entre e intra os setores em moldes flexíveis, estabelecendo a estratégia de inclusão econômico-social pela participação na produção de valor e redistribuição da renda, a partir de diferentes circuitos produtivos.

pazes de agregar valor desde a entrada de matérias-primas até a distribuição dos produtos –, o que põe em jogo o crescimento do emprego *pari passu*, o aumento da produtividade e a observância dos seus direitos no âmbito da produção. A cadeia automotiva espelha a demanda intensa por atividades relacionadas a organização, coordenação, supervisão, acesso a tecnologias e mercados associados ao setor industrial, e também de distribuição, circulação e regulação, extrapolando-o. Produtos como veículos, computadores e equipamentos eletrônicos encaixam-se na rede de produtos modulares, pelo fato de o processo de produção envolver uma hierarquia de componentes, os quais necessitam ser integrados em rede.⁶ O complexo automotivo fabrica, portanto, com base na especialização, isto é, em processos produtivos internacionalizados, realizando etapas diferenciadas em diversos países. Por isso, cotas de nacionalização dos produtos no mercado são negociadas em regimes automotivos e exigem posicionamento sindical.

As montadoras e seus fornecedores de primeira, segunda e terceira linhas, conforme o grau de aproximação valorativa do núcleo da produção, integradas por sistemas de informatização, robotização e logística, conformam a cadeia automotiva, definindo onde o valor é agregado ao produto final. A cadeia automotiva – desde a extração das matérias-primas necessárias à fabricação do veículo (borracha, ferro, cobre, chumbo, bauxita etc.), passando por setores como a siderurgia, a indústria vidreira, de pneus, a produção

de autopeças (bielas, velas, freios etc.) e a junção dos componentes em blocos diretamente utilizáveis no veículo (motor, carroceria, painel etc.) até a montagem final e a venda (Cf. Gounet, 2002, p. 13) – apresenta características de extensão e complexidade de articulação, aplicando o paradigma da produção integrada e flexível, que emergiu nos anos 1970 e 80 com inovações tecnológicas e organizacionais.

A demanda por atividades e a necessidade de integração entre a produção de bens e os serviços multiplicaram os fluxos, na indústria automotiva. Esses nexos mais ágeis entre segmentos da economia, estabelecidos pelos avanços tecnológicos e pelas novas formas de gerenciar o trabalho, caracterizam uma cadeia produtiva.⁷ A idéia de integração de atividades não é sustentada apenas pela função de sistemas eletrônicos de lógica binária, encontrada em indústrias de tecnologia avançada como as do setor automotivo, mas pela coexistência das atividades. Depara-se, aqui, com a chamada heterogeneidade na base econômica, uma tendência que se manifesta no Brasil a partir dos anos 1990, segundo Pochmann (1998, p. 146), quando há modernização de empresas na ponta e retraimento, fechamento e desnacionalização de outras, ao longo da cadeia produtiva, tal qual ocorreu com a automotiva.

A exigência de produzir e passar um volume de informação ocorre de forma sistêmica no interior da organização, da empresa, do setor ou de um circuito produtivo amplo, onde a competição alimenta a produtividade crescente no uso dos recursos.⁸ Harvey (1993) aponta esse estreitamento

⁶ Além dos modulares e cobrindo graus de complexidade na agregação de valor ao que é produzido, outros três modelos de redes de produtos são apresentados por Britto (2001, *apud*. Toyoshima, 2001, p. 3): tradicionais: os produtos apresentam um caráter não-complexo, são produzidos em escala reduzida, a partir de uma base de conhecimento relativamente simples (indústrias têxtil, de calçados, alimentar, de móveis e artefatos de metal); complexos: arranjos orientados à obtenção de bens sofisticados, intensivos em esforços de engenharia, produzidos em escalas reduzidas, adaptando-se às exigências de consumidores individuais (sistemas de controle de tráfego aéreo, de automação bancária, de construção naval e aeronáutica); redes de desenvolvimento tecnológico: estruturam-se para viabilizar a geração e aplicação produtiva de novas tecnologias baseadas em conhecimentos complexos e requerem vultosos investimentos em P&D, desempenhadas por empresas de alta tecnologia (indústrias de biotecnologia ótica, novos materiais e semicondutores).

⁷ São características básicas de uma cadeia produtiva: uma estrutura de entrada e saída (*input* e *output*) do produto; o aspecto geográfico e o locacional da produção, associados; o esquema de governança que coordena a produção. O interesse por seu estudo apareceu pela competitividade que se instaurou com o declínio da era fordista. Sobre a perspectiva global de cadeias de valor (*Global Value Chains – GVC*), foi organizada uma coletânea por Gereffi e Korzeniewicz, em 1994 (*apud*. Knorringa; Pegler, 2003, p.2).

⁸ A perspectiva sistêmica sobre cadeias, analisada por Porter (1989, p.52-53), relaciona agregação de valor e logística, suportes que agrupam as atividades de uma empresa em: infra-estrutura; administração dos recursos humanos e desenvolvimento de tecnologia; logística de operações (manufatura) e de entrada, *marketing* e serviços de pós-venda (atividades primárias). A denominação

dos horizontes temporais da tomada de decisões, privada ou pública, devido ao avanço da tecnologia do transporte e da informação, como “compressão tempo-espço”. O volume de produção resultante desse fenômeno pode ser exemplificado pelo movimento do porto de Paranaguá, por onde passaram 28 mil veículos montados no Paraná, apenas nos 10 primeiros meses do ano 2000, o equivalente a 1.634% a mais de exportação, que no mesmo período de 1999 (Indústria & Comércio, 2000). Isso significa intensificação do trabalho nas empresas e maior capacidade de negociação sindical:

Olha! A planta teve uma reestruturação incrível, enorme. A gente que ajudou a passar para as transformações, seja de ISO 9.000, ISO 14.000 ou ABS, como eles falam, começou a competir com robô ou com máquina totalmente sofisticada, onde o seu horário é cronometrado. Se você tinha pra fazer, pra se locomover de uma linha na outra, vamos supor lá, cinco minutos, você passou a ter três minutos. (...) O número de trabalhadores diminuiu também. Se você pegar o que nós fazíamos lá, vamos supor, nós tínhamos capacidade para chegar a trinta e seis caminhões por dia. Tá? E você chega lá, você vai fazer vinte e dois, vinte e um, com o mesmo número [de trabalhadores], que você fazia dezenove caminhões; então, aumentou o ritmo (sic) (Cf. Araújo, 2002, Entrevista nº 5 com Dirigente Sindical, 2004).

Aspecto marcante na produção de veículos é, sem dúvida, o ritmo, conduzido na moderna planta da Volkswagen-Audi pela cadência produtiva de 305 robôs, no setor na armação e, no total, 340 robôs utilizados para soldas e operações de precisão e de exposição do ser humano a maior risco (Cf. Visitas, 2005). Fazem parte do caráter flexível da indústria automotiva o intercâmbio e as parcerias tecnológicas e produtivas ao longo da cadeia, em todos os níveis. Entre elas, estão as relações das montadoras com fornecedores de itens fabris, que resultam no uso de tecnologias mundiais, produção local que inclui desverticalização, desenvolvimento simultâneo de produto e processo, uso de sistemas e ferramentas de qualidade e

cadeia logística refere-se aos elos do mercado com as atividades estratégicas, táticas e operacionais da empresa, que envolvem o planejamento, a implementação e o controle do fluxo de materiais, dos fornecedores até o cliente; e, no sentido inverso, do fluxo de informações em busca de eficiência e eficácia, através da coordenação e cooperação intra e inter empresas.

logística integrada (*supply chain management*). Fazem parte dessas estratégias os arranjos produtivos regionais (*global sourcing* – parcerias no exterior em forma de fornecimento global; *follow sourcing* – fabricantes de autopeças acompanham as montadoras nos deslocamentos intercontinentais, formando condomínios, como no caso da Volkswagen-Audi, consórcios modulares etc.). Esse sistema é denominado “cadeia totalmente integrada” por Zawislak (1999), por estar reestruturada, integrar os elos pelas relações interfirmas, marcadas pela interdependência, cooperação e disparidade de poder (Cf. Zawislak; Melo, 2002). A referência à empresa como *locus* do produto, a relevância locacional na reespecialização da produção, a natureza sistêmica das relações na empresa, entre empresas e, num corte transversal, entre regiões⁹ passam a ser a marca das cadeias internacionalizadas. As unidades de análise em cadeias de valores não se restringem à perspectiva empresarial, mas têm enfatizado a estrutura setorial, deslocando-se para a categoria atividade.

Conceitos de poder estão embutidos nas cadeias econômicas, no recurso à hierarquia posto no *upgrade* (até compulsório) das empresas e na sua forma de governança mais ou menos participativa e descentralizada, com a quebra de hierarquias e a horizontalização da produção, bem como no enfrentamento do fenômeno pela organização sindical. Knorringa e Pleger (2003) problematizam a relevância que as políticas industriais têm atribuído ao *mix* idéia, recurso e uso nas cadeias, em especial nos países em desenvolvimento, na década de 1990. Indagam sobre os meios para obtenção de um bom emprego, com trabalho decente, na ótica da Organização Internacional do Trabalho (OIT).¹⁰ Aos sindicatos apresentam-se as possibi-

⁹ Ao competir além-fronteiras, as empresas difundem suas atividades em inúmeras localidades, aproveitando-se das vantagens de cada uma e assegurando a coordenação entre atividades dispersas para auferir os benefícios de estar em rede. Para Porter (1999), esse comportamento competitivo altera as condições das atividades originais em muitos segmentos produtivos, produzindo aglomerados geográficos (*clusters*).

¹⁰ Diante da desigualdade entre países, regiões e setores socioeconômicos, “trabalho decente” é a oportunidade de trabalho com qualidade, segurança, proteção social e remuneração digna, principalmente nos países onde pre-

lidades de garantir direitos aos trabalhadores e condições de trabalho em cadeias como a automotiva, nas quais as redes incluem pequenas e médias empresas, representativas de estrutura de emprego na produção de auto-peças, em cadeias de valor global.

No cenário analisado, a ação do SMC converge para dois fenômenos: os padrões flexíveis do modo de produção adotados pela indústria integrada e a tendência a uma prática sindical descentralizada, de tom defensivo e circunstancial, que, a partir das empresas-mãe, invade a cadeia automotiva, perdendo força e representação em sua ponta mais fraca.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a instalação das montadoras Renault e Volkswagen-Audi e seus fornecedores na RMC, nos anos 1990, não apenas a indústria automobilística se desconcentrou no País, como trouxe um novo padrão de desenvolvimento econômico ao Paraná. Essa etapa estadual de desenvolvimento industrial e de uma ação sindical desafiada a negociações descentralizadas e mais pontuais pauta-se por uma dinâmica local do capitalismo que se internacionaliza, produzindo dependências recíprocas em escala global. Os problemas se multiplicam na cadeia automotiva, além do controle de qualquer “centro” singular, não importa quão avançado seja, opina Mészáros (2002, p. 1075). A idéia de flexibilidade coaduna-se com as demandas da produção de veículos, com a prestação de serviços que se informatiza, com os setores que rompem limites e com a atuação dos metalúrgicos da Grande Curitiba e de outras esferas e localidades. Essa conjugação econômica e social forma os elos diferenciados da cadeia em questão.

Para caracterizar o contexto paranaense, des-

domina a informalidade no mercado de trabalho. Esse conceito está nas convenções da OIT, aprovadas em 1998, em Genebra: liberdade de associação, direito à negociação coletiva, erradicação do trabalho infantil, combate ao trabalho forçado e eliminação da discriminação no trabalho (Cf. Waisgrais, 2001).

tituído de tradição industrial e sindical, são elencadas as condições paradigmáticas do sindicalismo, de acordo com os condicionantes históricos: uma conjuntura de atração dos investimentos estrangeiros, o que provoca a instalação das montadoras, e o reconhecimento de uma ação sindical em face de mudanças industriais de natureza tecno-organizativa-estrutural. Se a ação sindical se expande com intermitência e contrações, a indústria automobilística se desloca no País e no mundo, ávida por mercados potenciais. A busca por melhores condições de investimento leva as transnacionais à não valorização da mão-de-obra nos locais que as recebem e à subestimação da presença sindical.

Na transição de um a outro paradigma produtivo no movimento do capital que migra à procura de mão-de-obra com menor custo e baixa resistência institucional, o sindicalismo vive o plano das demandas imediatas e acerca-se da esfera política local:

Nós somos suplentes da executiva e, isso, levou depois a presidente da associação de bairro, presidente da associação de pais e mestre do colégio e outros movimentos sociais. Hoje, aqui, na cidade, nós somos responsáveis por quatro fundações e mais duas entidades municipais (...), porque não adianta a gente representar a pessoa só dentro da empresa (Cf. Araújo, 2002. Entrevista nº 3 com Dirigentes Sindicais e Comissão de Fábrica, 2004).

A experiência de articulações de diferentes níveis apresenta-se complexa para o SMC e expõe suas debilidades históricas, compelido a desenvolver ações que configuram um processo de adequação à flexibilização e à regulação do trabalho nas montadoras e nos principais sistemistas instalados na RMC.

Redesenhado, o perfil mais jovem e escolarizado dos metalúrgicos pede uma estrutura sindical sob promessas de reformas. Em verdade, os trabalhadores forçam o sindicato à ação e ele corresponde, por se tratar de uma base que cresceu em um contexto de negociação com empresas de culturas diversas, praticamente dobrando o número de votantes durante as eleições sindicais

realizadas entre 1995 e 2003 (Cf. Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, 2004), enquanto a base total aproximava-se de 40 mil trabalhadores, em 2004, com cerca de 50% de trabalhadores filiados.

As montadoras no Paraná investiram sobre as instituições políticas do estado, adequando-se para produzir em rede e administrar o trabalho flexível. A sua implantação afetou as bases do contrato social, próprio de uma sociedade e de um sindicalismo relativamente à margem do sistema hegemônico. São visíveis as mudanças que a incorporação à economia integrada provocou nas relações entre os atores sociais, tornando-as mais individualizadas e até poupando mediações representativas dos trabalhadores, via sindicato.

(Recebido para publicação em fevereiro 2006)

(Aceito em março de 2006)

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, L.; ABREU, A. Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina. In: ABREU, A. (Org.). *Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000. p. 7-26.
- ALTVATER, E. *O preço da riqueza*. São Paulo: Editora da UNESP, 1995.
- ARAÚJO, S.; MOTIM, B.; FIRKOWSKI, O. Indústria automobilística no Paraná: implicações sobre o emprego e as relações de trabalho. In: NABUÇO, R. M.; NEVES, M. de A.; CARVALHO NETO, A. (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 365-396.
- ARAÚJO, S. M. de. *Movimento sindical e indústria automobilística no Paraná – processo de transição nas relações de trabalho*. Curitiba: UFPR, 2002. Projeto individual de pesquisa.
- _____. Relações de trabalho na indústria automobilística em situação de *greenfield*: o caso do Paraná no Brasil. In: HABANALAST – CONGRESO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGÍA DEL TRABAJO, 4, 2003, Havana. *Ponencias e Resúmenes*.
- ARAÚJO, S.; MOTIM, B. Mercado de trabalho e dinâmica sindical: a questão da indústria automobilística no Paraná. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 27, Caxambu, 2003.
- ARAÚJO, S. et al. O sindicalismo e o movimento do capital: bancários, metalúrgicos e telefônicos no Paraná. *Caderno CRH*: revista do Centro de Recursos Humanos da UFBA, Salvador, v. 18, n. 43, jan./abr., 2005.
- BERGER, P.; LUCKMANN, T. *A construção social da realidade*: tratado de sociologia do conhecimento. Petrópolis: Vozes, 1973.
- CASTEL, R. *As metamorfoses da questão social*: uma crônica do salário. Petrópolis: Vozes, 1998.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2005/2007. Renault; Nissan; Volkswagen e Volvo, empresas representadas pelo SINFAVEA, e Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba. São José dos Pinhais, out. 2005.
- DIEESE. *Do holerite às compras*; remuneração, preços e poder aquisitivo em 17 municípios com produção automobilística. São Bernardo do Campo; São Paulo: Subseção DIEESE do SIMEC e da CNM/CUT, jun. 2003.
- DOWBOR, L. Globalização e tendências institucionais. In: DOWBOR, L.; IANNI, O.; RESENDE, P. E. (Orgs.). *Desafios da globalização*. 4.ed. Petrópolis: Vozes, p. 9-16, 1997.
- ENTREVISTA nº1. Dirigente Sindical. Curitiba, 28 abr. 2005. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº 2. Com Dirigente Sindical. São José dos Pinhais, 16 jul. 2004. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº3. Com Dirigentes Sindicais e Integrantes de Comissão de Fábrica. Curitiba, 19 jul. 2004. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº4. Com Assessor Sindical. São Paulo, 21 jul. 2004. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº5. Com Dirigente Sindical. Campo Largo, 03 ago. 2004. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal.
- _____. nº6. Com Comissão de Fábrica. Curitiba, 19 ago. 2004. Concedida a Maria Aparecida Bridi, Royemerson Penkal, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº7. Com Gerente de Relações Trabalhistas/Montadora (unidade Curitiba). São José dos Pinhais, 13 out. 2004. Concedida a Maria Ângela Kafrouni, Silvia Maria de Araújo.
- _____. nº8. Com Assessor Sindical. Curitiba, 19 out. 2004, concedida a Silvia Maria de Araújo.
- GARCIA, J. Negociação coletiva de trabalho. *São Paulo em Perspectiva*: revista da Fundação SEADE, São Paulo, v. 12, n. 1, 1998.
- GOUNET, T. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo, 2002.
- GUIMARÃES, N.; MARTIN, S. Descentralização, equidade e desenvolvimento: atores e instituições locais. In: _____. (Orgs.). *Competitividade e desenvolvimento: atores e instituições locais*. São Paulo: Editora. SENAC, 2001.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*; uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1993.
- INDÚSTRIA & COMÉRCIO. Curitiba, 16 nov. 2000.
- IPARDES. *Perfil da mão-de-obra ocupada nos arranjos produtivos da Região Metropolitana de Curitiba*. Curitiba: 2003.
- _____. Economia paranaense – Indicadores selecionados. *Análise Conjuntural*, Curitiba, v. 27, n. 11/12, nov./dez., 2005.
- KAFROUNI, M. A. *Novas formas da gestão do trabalho*: a experiência da remuneração por resultados na moderna indústria paranaense. Curitiba: UFPR, 2003. Projeto de pesquisa.
- LEITE, M. Inovação tecnológica e relações de trabalho: a

- experiência brasileira à luz do quadro internacional. In: CASTRO, N. (Org.). *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 335-360.
- LOURENÇO, G. Economia paranaense: rótulos históricos e encaixe recente na dinâmica brasileira. *Análise Conjuntural*, Curitiba, IPARDES, v. 27, n. 11/12, nov./dez., 2005.
- MÉSZÁROS, I. *Para além do capital*; rumo a uma teoria da transição. São Paulo: Boitempo; Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.
- NABUCO, R.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.
- PIORE, M. J.; SABEL, C. *The second industrial divide: possibilities for prosperity*. New York: Basic Books, 1984.
- POCHMANN, M. Os desafios do sindicalismo brasileiro neste final de século. *Revista de Sociologia e Política*, [S.l.], n. 10/11, 1998. p. 139-152.
- PORTER, M. *A vantagem competitiva das nações*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- _____. *Competição on competition; estratégias competitivas essenciais*. 9.ed. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- SALERNO, M. Flexibilidade e organização produtiva: elementos para transformar o termo flexibilidade numa categoria analítica: elementos para análise da produção na indústria. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 16, 1992, Caxambu, 1992.
- SFEZ, L. *Crítica da comunicação*. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.
- SINDICATO DOS METALÚRGICOS DA GRANDE CURITIBA. SMC 85 anos de luta a serviço dos trabalhadores. Curitiba, 2004.
- SUZUKI JÚNIOR, J. Economia paranaense: resultados em 2005. *Análise Conjuntural*. Curitiba: IPARDES, v.27, n. 11/12, nov./dez., 2005.
- TOYOSHIMA, S.; CARNEIRO, P.; BARRETO, R. *Inovações organizacionais e tecnológicas da indústria de autopeças mineira e suas relações com a FIAT Automóveis S.A.* Universidade Federal de Viçosa, 2001. 11 p. mimeografado.
- VISITAS GUIADAS da Equipe de Pesquisa do GETS/LAGHUR às Montadoras Renault, Volkswagen-Audi e Volvo, São José dos Pinhais e Curitiba, jan., maio, out. 2005.
- WASGRAIS. Trabajo decente en America Latina. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*. [S.l.], v. 7, n. 14, p. 91-108, 2001.
- WORMALD, G. De las pirâmides a las redes. In: MONTERO, C. et. al. (Eds.). *Trabajo y empresa: entre dos siglos*. Caracas: Nueva Sociedad, 1999. p. 59-64.
- ZAWISLAK, P. A. (Coord.). *Plataforma tecnológica da cadeia automotiva do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Nitec/PPGA/UFRGS-FIERGS-PADCT, 1999.
- _____; MELO, A. A indústria automotiva no Rio Grande do Sul: impactos recentes e alternativas de desenvolvimento. In: NABUCO, M. R.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor automotivo*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2002. p. 105-138.