

Trabalho, produção enxuta e organização política: comissão de fábrica e a experiência dos trabalhadores

Investigação em curso

Grupo de Trabalho 18: Reestruturação Produtiva, trabalho e dominação social

Elaine Marlova
Venzon Francisco – UERJ

Resumo:

O artigo é resultado de uma pesquisa de longa duração que tem por objetivo analisar a trajetória da ação política da comissão de fábrica da VW Caminhões e Ônibus, localizada em Resende/BR. A peculiaridade desta experiência reside na organização da produção sob o conceito de “consórcio modular”, que estabelece uma relação complexa entre empresa contratante, empresas consorciadas e empresas terceiras, assim como entre os trabalhadores e gerências e também entre os próprios trabalhadores e o sindicato local. A pesquisa constata um processo de avanço e regressão nos níveis de organização no chão de fábrica ao longo do tempo.

Palavras-Chave: comissão de fábrica, consórcio modular, movimento sindical

Trabalho, produção enxuta e organização política: comissão de fábrica e a experiência dos trabalhadores

O texto trata dos desafios postos à organização dos trabalhadores metalúrgicos do pólo automotivo na região sul fluminense, analisados pelo foco das diversas mudanças ocorridas na comissão de fábrica (CF) da VW Caminhões e Ônibus, hoje MAN Latinoamerica, localizada na cidade de Resende.

O avanço da organização no chão de fábrica, constatado nos primeiros anos da década passada, principalmente pela atuação da CF¹ junto à corporação empresarial e ao sindicato, é refreado pela ação de um conjunto de mudanças que atingiram de forma diferenciada os diversos sujeitos envolvidos. Destacam-se as mudanças ocorridas no âmbito da corporação, com a venda da VW Caminhões e Ônibus para a MAN AG, em 2008²; aquelas constatadas no âmbito do sindicato em seus tumultuados processos eleitorais; e, por fim, aquelas evidenciadas no interior da CF, impulsionadas pela ação política de seus agentes. A defesa dos interesses dos trabalhadores, através das diferentes formas de organização, tem se mostrado enfraquecida principalmente pela perda dos níveis de organização e mobilização, no interior da produção, conquistados anteriormente.

Através de uma análise retrospectiva da organização e a ação política no interior do consórcio modular, busca-se aqui, analisar os avanços e retrocessos desta forma de organização dos trabalhadores

¹ Nossa pesquisa acompanha a trajetória da comissão de fábrica desde 2001, propondo-se a uma pesquisa de longa duração. A análise de parte desta trajetória está em FRANCISCO (2005).

² A VW Caminhões e Ônibus foi vendida para a MAN AG em dezembro de 2008, mantendo sua estrutura organizacional e administrativa, pois a VW AG é a sua maior acionista. Ver www.oglobo.globo.com/economia, acessado em 17/12/2008, e www.folha.uol.com.br/folha/dinheiro acessado em 16/12/2009. Sobre a manutenção da fábrica, o site da VW apresenta a fábrica como MAN Latin America. Ver www.vwcaminhoeseonibus.com.br, acessado em 07/09/2010, e www.man-la.com/br/MAN_Latin_America/Consorcio_Modular.jsp, acessado em 31/10/2010. Dada essa continuidade, manteremos a designação VW no texto.

em uma planta organizada de maneira singular. A hipótese é de que a ação política dos trabalhadores, através da comissão de fábrica, apesar de ter superado os desafios colocados pelo modelo de organização da produção – o consórcio modular – e de ter sobrevivido a diversas conjunturas políticas marcadas pelas crises econômicas a partir de 2009 e pelas mudanças no sindicato local, tem sua ação política determinada pelas alterações no âmbito da corporação e das instâncias organizativas dos trabalhadores.

Ou seja, ainda que no decorrer de sua trajetória, a CF tenha se consolidado como uma instância de organização dos trabalhadores, para além do sindicato³, a venda da VW para a MAN e a conseqüente desarticulação desta CF em relação às demais CFs atuantes no interior da corporação VW, configurou-se como um processo de regressão na capacidade de organização e mobilização dos trabalhadores desta planta. Tal situação é facilitada pela ação política do sindicato local, marcada pela fraca inserção no setor automobilístico.

Para melhor contextualizar a questão, cabe lembrar que esta planta iniciou suas operações em 1995. Em 1999, a primeira greve dos seus trabalhadores trouxe, como um de seus resultados, a criação de uma comissão de fábrica composta, inicialmente, por três representantes dos trabalhadores, quando a mesma possuía, aproximadamente, dois mil trabalhadores. O Sindicato dos Metalúrgicos da Região Sul Fluminense - SMSF⁴ atua junto a esta base desde o início da fábrica. Um Acordo Coletivo assinado entre o SMSF e as empresas do consórcio modular regula as relações entre a comissão de fábrica e as empresas do consórcio. Este acordo delimita o âmbito de atuação política da comissão de modo que esta não possa atuar sobre questões que remetam a aspectos jurídicos, nem represente os trabalhadores terceirizados. Além disso, lhe é vedada qualquer atuação política dentro da fábrica, tais como a realização de paralisações e assembléias. No entanto, tais limites legais não impedem que a comissão, os realize na prática, tanto no que se refere ao atendimento aos trabalhadores das empresas terceiras, quanto à realização de pequenos atos de resistência, como se evidencia em sua trajetória histórica.

Em 2013, a CF encontra-se no quinto mandato e apresenta uma trajetória marcada por distintas experiências, pois tem desempenhado um importante papel na democratização das relações de trabalho e na ampliação das pautas de negociação encaminhadas pelo sindicato local.

No entanto, a partir da venda da fábrica em 2008, a CF apresenta um refluxo nos patamares de organização já conquistados, seja em relação à organização dos trabalhadores dentro da fábrica, seja na articulação com o sindicato local, seja com as demais instâncias organizativas existentes dentro da corporação: as comissões de fábrica das plantas VW e os Comitês – Nacional e Mundial – dos Trabalhadores na VW.

Nos últimos anos ocorreram diversas alterações, tanto no consórcio modular, quanto na comissão de fábrica e no sindicato. Tais mudanças reclamam a continuidade da análise sobre a ação política desenvolvida pela comissão, visto que os diferentes sujeitos envolvidos nesse processo vêm alterando continuamente a formatação de suas relações sociais.

Como exemplo de tais alterações, podemos citar, de um lado, a venda da fábrica, a ampliação significativa da produção, alterações no formato do consórcio modular e aumento do quadro de trabalhadores e, de outro, a mudança radical da relação entre comissão e sindicato, devido a alterações políticas significativas ocorridas no âmbito do próprio sindicato.

O ponto de partida de nossa análise é a ação política desenvolvida pela comissão de fábrica (CF) da VW/MAN, devido às peculiaridades daquela planta, tais como: o conceito de organização da produção no formato de consórcio modular, as características de *greenfield* e o perfil da ação sindical local.

³ Ver Francisco (2005).

⁴ Atual denominação do Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda, cuja denominação jurídica é Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgica, Mecânicas, de Material Elétrico, de Material Eletrônico e de Informática de Barra Mansa, Volta Redonda, Resende, Itatiaia, Quatis, Porto Real e Pinheiral.

1. A especificidade do consórcio modular

A peculiaridade do conceito de consórcio modular, adotado na organização da produção nesta fábrica, instigou a investigação⁵. Neste formato, os fornecedores dos subconjuntos localizam-se no interior da produção atuando ali como parceiros e como montadores e constituem uma unidade de negócio de suas matrizes. A VW planeja o produto e o vende após a fabricação realizada pelos parceiros sob a sua supervisão. A produção se realiza através de um *just in time* onde os subconjuntos são enviados pelas matrizes das empresas parceiras localizadas no estado de São Paulo. O consórcio é formado por sete empresas “parceiras”, também chamadas de módulos, mais a VW, que, diariamente, definem metas de produção e padrões de qualidade. Além dos módulos, existem várias empresas terceiras que atuam em funções de logística, manutenção, recursos humanos, restaurante, limpeza, segurança, entre outros⁶.

Tal conceito de organização da produção se realiza através da convivência diária entre diversas empresas sob o mesmo teto, desenvolvendo distintas políticas e culturas gerenciais que são referenciadas em suas matrizes, mas que seguem, naquele espaço, as determinações da empresa mãe. A VW, no caso, não é apenas mais uma parceira no consórcio, mas a empresa que planeja, controla a produção, vende e distribui o produto.

A fábrica começou a operar em 1996, em plena guerra fiscal⁷ entre os estados para atrair investimentos. Instalou-se numa região característica dos chamados *greenfields*: infra-estrutura; incentivos fiscais; proximidade do mercado consumidor e de saídas para exportação; mão de obra jovem, com boa qualificação, pouca experiência sindical e sem tradição de produção no setor. No que tange às relações de trabalho, todos os funcionários, assim como os terceirizados, são vinculados ao mesmo sindicato⁸. Os acordos coletivos referentes a reajustes salariais, benefícios e definição de PLR (Participação nos Lucros e Resultados) são exclusivos dos trabalhadores das empresas do consórcio modular, excluindo-se os trabalhadores terceirizados.

A comissão de fábrica foi formalizada e é composta, desde o segundo mandato, por dois membros. Na VW, as comissões de fábrica⁹ atuam desde a década de 80, sendo que a organização mundial de seus trabalhadores remonta à década de 70 e conseguiu formalizar o Comitê Mundial dos Trabalhadores da VW, em 1998¹⁰. O Comitê Nacional dos Trabalhadores na Volkswagen, criado em 2003, foi consolidado em 2005.

1.1 Mudanças no consórcio modular para manter o modelo:

O consórcio modular vem apresentando alterações significativas, além da venda da fábrica para a MAN AG, o que não conferiu nenhuma alteração na organização da produção. Outras alterações geram impactos importantes, tais como o aumento significativo da produtividade e do número de trabalhadores, tanto do consórcio, quanto das terceiras, e o acréscimo de mais um turno de produção.

⁵ Sobre este conceito de organização da produção ver Francisco (2006).

⁶ Em www.man-la.com/br/MAN_Latin_America/Consrccio_Modular.jsp, acessado em 31/10/2010.

⁷ É chamada de guerra fiscal a disputa que se estabelece entre os diferentes estados da federação para atrair investimentos à custa de renúncia fiscal, ou de redução de impostos e taxas.

⁸ Os trabalhadores das empresas terceiras, não metalúrgicas, são vinculados aos sindicatos específicos.

⁹ Reconhecidas corporativamente como RIE – Representação Interna de Empregados.

¹⁰ Segundo o depoimento do Presidente do Comitê Mundial ao jornal ABCD Maior, “a criação do comitê na Volkswagen em 1998 teve o objetivo de estreitar as discussões da empresa com os trabalhadores e o reflexo foi assegurar o emprego, os locais de produção e suas estruturas”. Jornal ABCD Maior de 26/01/2013 (Economia). www.abcdmaior.com.br/noticia_imprimir.php?noticia=47473 acessado em 08/07/13.

Outras mudanças são mais significativas. Em 2007, para sanar problemas de custo e estoque, a fábrica construiu um Centro Logístico que permite um estoque maior, assim como o deslocamento de alguns processos que acontecem no interior da planta para essa área externa. Esse segmento da produção contava, em 2009, com 150 trabalhadores terceirizados. Em 2013, foi criado o Parque de Fornecedores, em que algumas empresas parceiras do consórcio se instalaram no pátio externo, como é o caso das empresas Meritor e Suspensys, que já se encontram em funcionamento, além da previsão de instalação de mais outras três: Maxion, Master e Rassini, conforme anuncia a empresa:

A transferência de complexidade logística para o Parque de Fornecedores é um dos fatores primordiais para a MAN Latin America alcançar sua meta de expandir a capacidade produtiva, chegando às cem mil unidades por ano. O resultado observado com esse início de operação do empreendimento já é significativo, principalmente em três itens cruciais à expansão: espaço produtivo, logística e tempo por posto de trabalho e de sequenciamento das peças. (...) Apenas nessa fase inicial, com a operação da Meritor e da Suspensys, serão liberados cinco mil metros quadrados na fábrica. Nessa área, a montadora poderá aumentar sua linha de montagem e instalar novos equipamentos. Houve ainda uma redução de 100% no estoque de eixos e molas na fábrica. O Parque de Fornecedores da MAN Latin America é o único em que há total integração à montagem da empresa principal. Por essa mesma razão, estão inseridos no regime especial do Consórcio Modular, simplificando o fluxo entre as empresas. (MAN Latin America – Comunicação, 06/05/2013).¹¹

A implantação do Parque de Fornecedores no entorno do consórcio modular configura-se como uma estratégia para a manutenção do modelo de organização que pressupõe um estoque enxuto para propiciar a produção flexível, de acordo com as demandas do mercado¹².

Também segundo informações da empresa, em Resende funciona o Centro Mundial de Desenvolvimento dos Caminhões e Ônibus Volkswagen, “um espaço de pesquisas e criação de novos modelos, e também de desenvolvimento de novas tecnologias embarcadas nos produtos. Os resultados do trabalho deste centro são compartilhados com engenheiros da Volkswagen Veículos Comerciais da Alemanha e aplicados em veículos produzidos pela empresa em outros lugares do planeta.”¹³

Em relação ao montante de trabalhadores, até 2004 o consórcio modular contava com, aproximadamente, 2.000 trabalhadores, sendo 1.000 terceirizados, 300 da VW e 700 das parceiras, divididos em dois turnos. Em abril de 2011, a fábrica chegou a contar com seis mil trabalhadores, divididos em três turnos, sendo três mil do consórcio modular e os outros três mil nas empresas terceiras. Entre os três mil do consórcio, apenas novecentos eram trabalhadores da VW. Atualmente, conta com aproximadamente 4.500, em apenas dois turnos de trabalho.

A produtividade da fábrica se expressa na retomada rápida de seu crescimento. No período anterior à crise de 2009, chegou a produzir 210 caminhões/dia, em três turnos. Quando o terceiro turno foi suspenso, em janeiro de 2009, a produção caiu para 180/dia. Com a volta do terceiro turno em março de 2010, a fábrica retomou seu crescimento e chegou a produzir mais de 300 veículos/dia.

É importante destacar que as alterações mais importantes do ponto de vista da organização da produção, como a criação do Centro Logístico e a formação de um condomínio de fornecedores, ratificam o modelo sob o conceito de consórcio modular, enquanto um modelo radical de *Just in time*.

¹¹ Conforme <http://www.man-la.com/sala-de-imprensa/Not%C3%ADcia%20sem%20categoria/12266-man-latin-america-quer-atrair-mais-fornecedores-para-resende>, acessado em 14/07/13.

¹² De acordo com o discurso organizacional: “(...) são oferecidos a mercados da América Latina, África e Oriente Médio. Robustez e simplicidade de manutenção se somam ao conceito ‘sob medida’ que consagrou os produtos Volkswagen como os preferidos do frotista e do transportador autônomo em diversos países, disse Cortes”. In: “MAN Latin America lidera vendas de caminhões no Brasil”, *Jornal A Voz da Cidade*, de 05/10/2010. (Economia).

¹³ Conforme http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/pt/company_factory_brasil.aspx acessado em 14/08/2013.

No entanto, esse crescimento tem repercussões negativas sobre o uso da força de trabalho, conforme a fala de um ex-membro da CF:

(...) a gente se depara com muita coisa ruim dentro da fábrica. Hoje tem um setor no buy-off, no pátio. O trabalhador lá tá exposto ao sol, à chuva, o trabalhador passa protetor solar e o protetor escorre, o pessoal tem que usar chapéu de palha. O que me deixa chateado é que a empresa gastou milhões em um galpão pra guardar peça, o centro logístico. Tá tendo retrabalho lá na fábrica e esse retrabalho tá sendo feito no pátio.¹⁴

É perceptível que a aceleração da produção e o aumento do número de trabalhadores produzem impactos negativos sobre as condições de trabalho e deveriam se constituir em objeto da ação organizada dos trabalhadores.

2. O sindicato dos metalúrgicos e a organização dos trabalhadores na fábrica:

O Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense (SMSF) teve a sua história construída desde a década de 50 com os trabalhadores da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), estatal do aço criada em 1941 e privatizada no início dos anos 90. Esse sindicato marcou a história do sindicalismo brasileiro e foi objeto de vários estudos na área do trabalho¹⁵. Surge em 1945, com o apoio da CSN, e buscava, “naquele momento, atender à fórmula corporativa de controle do movimento dos trabalhadores” (Morel, 2001:74). No entanto, desde o início contou com a atuação do Partido Comunista em seu interior, inclusive na fábrica e nas mobilizações locais (Pessanha e Morel, 1991:79). Esse vínculo indica um nível de politização das ações sindicais, pelo menos até o golpe militar em 1964.

A atuação do sindicato durante a ditadura e até o final dos anos 70 será uma atuação entrecortada por períodos de intervenção, entre 1964 e 1968 e entre 1968 e 1974, e direções com novas estratégias de organização. Uma oposição, nascida no espaço da fábrica ganha espaço. Procurando articular-se nacionalmente com outros sindicatos de metalúrgicos e pautando sua atuação pela orientação do ‘novo sindicalismo’, as novas lideranças investem na reconstrução do movimento no interior da usina e na redefinição da relação com a estatal. (Pessanha e Morel, 1991:80). Essa reorientação da ação sindical se intensifica com a filiação do sindicato à CUT estadual, criada em 1984, mas sofrerá uma alteração de rota significativa com a eleição de uma diretoria vinculada à Força Sindical em 1992.

Este grupo manteve-se na direção do sindicato até 2006, quando se envolveu em denúncias de desvio de verba, entre 2004 e 2006. O grupo que assumiu o sindicato em 2006 e que se mantém na direção até os dias de hoje, no início do primeiro mandato, implementou novidades nas formas de interação com trabalhadores e empresas que conferiram mudanças substanciais às relações do SMSF com a sua base no setor automotivo. Naquele momento, a diretoria buscou legitimidade junto a essa base a partir de processos de negociação que, até então, eram tratados de forma direta com as gerências e que passaram a ser discutidos junto à base. Tal aproximação se deu também através da alocação de um delegado sindical, ex-membro da CF, para atuar junto à comissão de fábrica na condição de delegado sindical, situação que também se mantém até os dias atuais. Inicialmente, passou a existir uma relação mais estreita entre sindicato e trabalhadores do consórcio modular, assim como uma modificação nessa relação em direção a práticas mais democráticas, tais como a negociação da PLR em assembleias¹⁶ ou a participação do sindicato em paralisações organizadas pela CF, o que antes não acontecia.

¹⁴ Em entrevista concedida à autora em 14/04/2011.

¹⁵ Ver, entre outros, Morel (2001), Pessanha e Morel (1991), Mangabeira (1993) e Graciolli (2007).

¹⁶ Ver *Diário do Vale*, de 25/08/2005. (Economia). www.diariodovale.com.br

O estreitamento dessas relações pode ser constatado pela participação de dois membros da CF (um, que atuou nos três primeiros mandatos, e outro que atuou nos dois primeiros) na disputa eleitoral do sindicato, na condição de diretores, na Chapa 1, da CUT¹⁷. A participação dos membros da comissão de fábrica da VW na disputa eleitoral do sindicato, naquele momento, expressa o comprometimento político que se estabeleceu entre comissão de fábrica e sindicato. Além disso, a atuação de um deles, junto à CF, na condição de delegado sindical, é ainda mais expressiva deste envolvimento. Segundo depoimento desses trabalhadores, tal apoio deveu-se à mudança de direção política tomada pelo sindicato, durante o litígio de 2005, que resultou na desfiliação do sindicato da Força Sindical e sua filiação à CUT. No entanto, após a eleição de 2006, o Sindicato desfiliou-se da CUT mantendo-se “independente” até 2011 quando se filiou novamente à Força Sindical.

Por parte dos trabalhadores, há uma crítica à atuação do sindicato por privilegiar as questões da companhia siderúrgica de Volta Redonda, com baixo investimento na organização da base das empresas do setor automobilístico. E a crítica não se dá apenas em relação ao descaso com o pólo automobilístico, mas também em relação às pautas de negociação:

A Peugeot não tem plano de carreira. O trabalhador entra e permanece na mesma faixa salarial. Não estou exigindo um salário do ABC, eu tô falando de uma empresa do outro lado da rua. (...) O trabalhador da Peugeot, tem dez anos que eles estão sofrendo, estão sofrendo de verdade (...) e não pode um trabalhador ganhar R\$1.120, soldando, e um trabalhador do lado [na VW] ganhando R\$2.038, uma diferença muito grande. (...) A Peugeot-Citroen é caso de polícia! (...) O magneto já aleijou mais de 200 pessoas lá dentro! (Ex-membro da CF).

Do ponto de vista da empresa, a atuação sindical lhe é favorável, conforme relato do RT da VW:

Então o que mudou muito foi no comando do sindicato. O Presidente é muito ponderado, um cara de diálogo, um esforço, uma postura muito de desenvolvimento, de buscar oportunidades, de crescer, não é de ir pra briga, ele é de conquistar sempre o entendimento.

Para os ex-membros da CF há um lado positivo na postura do sindicato:

Até certo ponto esse sindicato, dando essa “pelegada” aí, até é bom porque vai atrair essas empresas todas pra cá. É bom porque todo mundo quer vir pra cá, aqui é o “melzinho na chupeta”. (Ex-membro da CF).

Cabe lembrar que o perfil da atuação política do sindicato local já compunha o rol dos atrativos para a instalação da VW na região.¹⁸

O processo de desgaste político que vem caracterizando a atuação do SMSF e o seu distanciamento da base do setor automobilístico tem conseqüências significativas para a organização sindical. Uma delas foi identificada por um survey realizado no consórcio modular em 2009 que, comparado a outro semelhante realizado em 2001, flagrou um processo de desfiliação sindical: em 2001, eram 62,8% os trabalhadores sindicalizados, contra apenas 27,2% em 2009. A principal razão apontada para não ser sindicalizado foi “a descrença nos sindicatos” (Ramalho, 2009). Como

¹⁷ Esse grupo, derrotado nas eleições de 2006, tenta fundar o Sindicato dos Siderúrgicos, mas não obtém êxito. O sindicato é considerado ilegal, devido à base territorial. Ver “Justiça suspende registro do Sindicato dos Siderúrgicos”, em *Diário do Vale*, de 17/08/2006. www.diarioon.com.br acessado em 22/08/2006.

¹⁸ Abreu e Ramalho (2000:13) lembram que “a Força Sindical, considerada pela própria VW como mais ‘afável’ aos interesses da empresa”.

consequência, os trabalhadores tiveram uma avaliação negativa, tanto em relação ao sindicato, quanto em relação à CF, quando comparado a 2001 (Ramalho, 2009).

Portanto, é possível constatar o descompasso entre o aumento significativo da base de trabalhadores no pólo automotivo e a fraca atuação política do sindicato junto a essa base, tanto em relação à filiação desses novos trabalhadores, quanto em relação ao conteúdo das pautas de negociação, ao longo de mais de uma década.

3. Organização política no chão de fábrica: a comissão enxuta

Nossa investigação acompanha a CF desde o 2º mandato, em 2002, quando já contava com apenas dois membros. Desde então é possível vislumbrar movimentos ascendentes e descendentes em termos de organização e de ação política. Podemos destacar o acúmulo de experiência pelos trabalhadores que compunham a representação interna e a sua articulação com o sindicato local, mas também com os demais sindicatos das demais fábricas da VW, além do Comitê Nacional e do Comitê Mundial. (Francisco, 2005).

No entanto, as mudanças ocorridas, tanto no âmbito do consórcio modular, quanto no âmbito do sindicato, repercutem diretamente na ação política desenvolvida pela comissão de fábrica. Antes de tudo, cabe informar que a venda da fábrica para a MAN não alterou a política de RH da empresa, de modo que a existência da CF continua assegurada em Acordo Coletivo. É importante salientar também que, mesmo com todas as alterações acontecidas no consórcio modular, a partir da significativa ampliação do número de trabalhadores, o consórcio modular não permitiu, e nem o sindicato lutou, pelo aumento do número de membros da comissão. Ou seja, a comissão permanece *enxuta*.

A CF encontra-se em seu quinto mandato contando com a atuação de dois membros. Em 2008, os eleitos para o quarto mandato não tinham nenhuma passagem anterior pela CF. Isso fez com que o processo de organização dos trabalhadores no chão de fábrica sofresse descontinuidade, tanto em relação às pautas que vinham sendo trabalhadas, quanto em relação às formas de relacionamento com os diferentes sujeitos políticos. As práticas de informação (boletins, jornais) da própria comissão, assim como o capital político de relacionamento com trabalhadores, gerências de módulos, sindicato e as demais CFs da corporação, perderam-se ao longo destes últimos mandatos.

Um elemento importante que denota o atual isolamento da CF é o seu afastamento em relação à organização das comissões de fábrica da corporação VW em nível nacional, o Comitê Nacional, criado em 2005. Desde 1999, todas as plantas da VW localizadas na América Latina – por força do Acordo do Mercosul e pela pressão do Comitê Mundial¹⁹ – contam com a organização dos trabalhadores através de comissão de fábrica. O Comitê Nacional organiza os trabalhadores em cinco plantas e um de seus objetivos é reunir, numa mesma convenção coletiva, os direitos e benefícios dos trabalhadores da Volkswagen no Brasil. Essa organização possibilita uma maior articulação entre as comissões de fábrica existentes na VW Brasil, a partir de uma troca de experiências entre comissões localizadas em regiões bastante distintas e vinculadas a sindicatos de diferentes bandeiras, de modo a aumentar o nível de organização e o poder de barganha das CFs no âmbito corporativo²⁰.

A atuação do Comitê Nacional confere uma nova possibilidade de articulação política entre as CFs da corporação, principalmente, se considerarmos a busca de uma maior equidade entre as condições de trabalho e de salário das diferentes plantas, potencializando a capacidade de luta nas

¹⁹ O Comitê Mundial dos Trabalhadores da Volkswagen foi instituído em 1998, mas é resultado de uma luta dos trabalhadores da VW, em nível mundial desde meados dos anos 70. Reúne cerca de 340 mil metalúrgicos em 44 plantas distribuídas por 12 países. Mais detalhes sobre o Comitê Mundial podem ser obtidos em Nascimento (2000) e Francisco (2005).

²⁰ É significativa a atuação das comissões da VW no episódio de ameaças de demissões por parte da VW em 2001 e também em 2006, conforme noticiou a imprensa nacional. Ver “Volks estuda demitir e fechar fábrica no Brasil”, in *Jornal O Globo*, de 04/05/2006 (Economia) e *Folha de São Paulo*, de 04-05-2006.

unidades com menor número de trabalhadores e de representantes, como é o caso de Resende. Ainda, pode impulsionar uma atuação política da comissão para além das questões imediatas da produção.

Por outro lado, os encontros entre as comissões de fábrica também são utilizados pela empresa para reforçar o comprometimento dos trabalhadores e fomentar um comportamento cooperativo, dentro dos moldes utilizados pela gerência, o que não impede que, contraditoriamente, esses espaços possibilitem o aparecimento do conflito e de variadas de formas de resistência²¹. Assim, ao fazer interagir trabalhadores com diferentes experiências sindicais e diferentes níveis de articulação política, o Comitê Nacional possibilita que os menos experientes conheçam as possibilidades e limites da ação política dos trabalhadores organizados dentro da corporação.

No entanto, nos dois últimos mandatos, desde 2008, é possível constatar a existência de um isolamento dos membros da CF da VW Resende nas instâncias de representação de seus trabalhadores em nível nacional e internacional. Os trabalhadores de Resende não têm tido representação nos eventos organizados em âmbito corporativo, nem pelos membros da CF, nem pelo Sindicato. Em material informativo sobre o 5º Encontro da Rede Sindical Alemã Ibero-Americana dos Trabalhadores do Grupo Volkswagen²², realizado em setembro de 2010, na Argentina, os trabalhadores realçam a importância das instâncias representativas para a defesa dos interesses dos trabalhadores. No entanto, constata-se a ausência da representação dos trabalhadores do consórcio modular, cujo distanciamento ganha expressão nas negociações, nas formas de luta e nos ganhos diferenciados em relação às demais plantas²³. Ou seja, os trabalhadores do consórcio modular ainda mantêm uma situação desvantajosa, se comparados às demais plantas da corporação e, ao mesmo tempo, deixaram de investir em suas formas históricas de organização dentro da corporação, que é o caso da comissão de fábrica.

Para intensificar ainda mais este processo, é possível observar que, historicamente, a ação política do SMSF privilegia a sua intervenção junto à CSN²⁴, seja pela magnitude daquela planta, seja pelo peso político que carrega, ainda que o parque industrial do sul fluminense tenha se diversificado de forma imperativa a partir da implantação do pólo automobilístico em meados dos anos 90²⁵. Nesse sentido, constata-se o atual distanciamento entre o sindicato e a CF. Se durante os primeiros mandatos da CF a relação com o sindicato expressava uma disputa de liderança junto à base, de modo que a CF chegava a pautar a ação sindical junto à empresa, atualmente percebe-se um isolamento que neutraliza a ação política da CF. Segundo a avaliação de um ex-membro da comissão sobre esta situação:

O sindicato não tá nem aí pra comissão. Pra o sindicato, não existe comissão de fábrica, não tem peso nenhum. Nesse tempo que eles [comissão] entraram, eles deram mole de deixar acabar tudo, não fizeram movimento. Uma comissão que não faz um movimento, que não atende bem o trabalhador, que não dá informação pra o trabalhador, (...) então

²¹ Do 1º Encontro Nacional dos Trabalhadores na Volks, realizado em julho de 2005, resultou uma Carta de Repúdio dos Trabalhadores às “atitudes arbitrarias da empresa em relação a todos trabalhadores e representantes sindicais na planta de Anchieta e a demissões de trabalhadores em Curitiba e Resende”. Também no Encontro do Comitê Mundial realizado em Puebla, no México, em maio de 2006, “foi definida a criação de um símbolo internacional e aprovada uma declaração para demonstrar a luta de resistência dos trabalhadores e denunciar que não existe responsabilidade social por parte da Volks”. (SMABC, *Portal Sindical dos Metalúrgicos do ABC*, 23/05/2006). www.smabc.org.br.

²² Ver http://www.smabc.org.br/smabc/materia_print.asp?id_CON=22443&id_SEC=12&busca=volkswagen

²³ Em 2010, enquanto as plantas de São José dos Pinhais-PR e de Taubaté-SP realizaram greves e mobilizações por salários e contra horas-extras, e as plantas de Anchieta e Taubaté lograram reajustes históricos de 10.81%, mais R\$2.200,00 de abono, os trabalhadores do consórcio modular conseguiram 8,65% e PLR de, no mínimo, R\$4.000,00, considerada o melhor índice do sul fluminense. Ver “Acordo com as montadoras é para entrar na história”, em www.smabc.org.br e “Metalúrgicos terminam a campanha salarial com os melhores acordos”, no Boletim 9 de Novembro, de 30/07/2010.

²⁴ Tal observação se dá pelo perfil das direções sindicais ao longo dos anos e se expressa em seus veículos de comunicação.

²⁵ A imprensa anuncia que “mesmo com a desaceleração da economia brasileira, as empresas instaladas no sul fluminense (...) prosseguem com seus planos de investimento de mais de R\$12 bilhões para o período de 2010 a 2016.” *Jornal O Globo*, de 21/07/2013, p. 28. (Economia).

eles não ganharam credibilidade. Essa comissão, ela conseguiu desagradar o trabalhador, a empresa e o sindicato.

No entanto, dado as contradições inerentes aos processos sociais, pode-se destacar que, se por um lado a atual comissão tem uma atuação política fraca, a entrada dos antigos membros da Comissão de Fábrica na estrutura do sindicato, e na vereança, tem conferido maior visibilidade às questões das plantas automobilísticas²⁶. É significativa a fala de um vereador, ex-membro da CF e atual diretor de base do sindicato:

A comissão, hoje, falando politicamente, não tem ação nenhuma. A gente sabe dos problemas que tem lá dentro da fábrica porque o trabalhador procura a gente no gabinete, ou ligam, e a gente procura resolver, por telefone, quando a comissão poderia resolver no chão de fábrica.

A finalidade colocada, pela empresa, para a existência da comissão de fábrica está pautada, como em todas as demais existentes na corporação Volkswagen, na obtenção de uma relação cooperativa por parte dos trabalhadores, onde a empresa possa evitar situações de conflito que prejudiquem a sua produtividade e a sua posição no mercado²⁷. Dado a peculiaridade do consórcio modular em que a própria Volkswagen tem que construir, diariamente, um consenso entre seus fornecedores em torno de metas de produção e índices de qualidade, para a comissão de fábrica se coloca também a necessidade de uma atuação política regrada por esse consenso. A busca de soluções de consenso e de uma postura cooperativa é bastante disseminada entre todos os sujeitos que atuam junto ao “consórcio”. Em Resende, a necessidade de cooperação é posta de uma maneira ainda mais enfática, pois, além de necessitar da cooperação dos trabalhadores, há a necessidade da cooperação entre as empresas parceiras do consórcio, o que gera um processo contínuo de negociações em vários níveis hierárquicos e setores.

Nesse sentido, é possível supor que a ação política da CF nos últimos mandatos, diferentemente dos anteriores, fez recuar o padrão de organização existente e, desta forma, potencializa o processo diário e contínuo de obtenção de consenso por parte das gerências.

Portanto, o perfil do consórcio modular restringe e molda a ação política da CF, mas não impede que ela desenvolva sua ação política revelando o espaço da fábrica como espaço de consenso e de dissenso, de cooperação e de conflito. Ou seja, como espaço também da política²⁸. Não obstante, é possível afirmar que, atualmente, a ausência da política no âmbito da CF se dá mais pelo perfil da ação de seus agentes que moldam sua ação em conformidade à cultura consensual do consórcio modular.

Considerações Finais

Analisar a ação política da CF, ao longo de mais de uma década, requer constatar a complexidade das relações desencadeadas entre os diversos sujeitos que dão concretude ao consórcio modular, principalmente devido ao conceito utilizado na organização da produção, somado às características de um *greenfield* sindical. Possibilita, ainda, demonstrar como uma organização política dos trabalhadores dentro da produção, ao mesmo tempo em que é condicionada por vários fatores – seja o formato de organização da produção, o perfil dos sujeitos envolvidos, as relações que se estruturam nesse contexto, além da conjuntura sócio-econômica e das condições do mercado – também

²⁶ O Boletim do sindicato ganhou uma “coluna” intitulada *Consórcio Modular da MAN* em que aparecem questões e/ou reivindicações referentes àquela planta. Além disso, a imprensa local registra ações do vereador em prol dos trabalhadores e da geração de emprego. Ver *A Voz da Cidade*, de 14/04/2011. (Política).

²⁷ Ver http://www.vwbr.com.br/institucional/codigo_de_conduta-vw.pdf

²⁸ Política entendida nos termos de Rancière (1996 e 1999) enquanto expressão pública do dissenso.

pode criar a sua própria história, a partir das experiências que vivencia, cotidianamente, em confronto com os demais sujeitos.

Por outro lado, a partir das mudanças ocorridas tanto no âmbito do consórcio modular, quanto do sindicato, constata-se não só o isolamento da comissão de fábrica de Resende em relação ao sindicato, mas também em relação ao conjunto das demais comissões no interior da corporação VW.

A instalação do pólo automobilístico na região sul fluminense, a partir de meados dos anos 90, com crescimento contínuo por mais de uma década, coloca desafios à atuação política do SMSF. A base deste sindicato aumentou consideravelmente, assim como a vinda das montadoras coloca este sindicato em conexão com outros sindicatos, outras centrais sindicais e federações que, até então, não faziam parte de sua institucionalidade. Colocou-o ainda frente a outras formas de organização dos trabalhadores que não eram praticadas na região e não faziam parte da sua cultura sindical, como é o caso da comissão de fábrica. Por outro lado, a postura política da executiva sindical auxilia a neutralização da CF, na medida em que não investe no fortalecimento dessa forma de organização. Além do mais, os membros da CF, em seus últimos mandatos, parecem não realizar qualquer movimento em defesa da organização política no chão de fábrica.

Enfim, considerando a trajetória da CF em mais de uma década de existência, e considerando ainda a força das comissões dentro da corporação VW, pode-se afirmar que a organização dos trabalhadores em seus locais de trabalho ganha importância na medida em que publiciza questões internas à produção e as articula a lutas maiores encaminhadas pelos sindicatos e por outras institucionalidades que compõem o jogo político. No caso analisado, cabe indagar até que ponto a atuação política da CF, em seus últimos mandatos, pode retardar, ou fazer recuar, o processo de democratização iniciado com a sua criação na greve de 1999.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Alice R. e RAMALHO, José R. (2000), “A indústria automobilística brasileira e a implantação de novos pólos de desenvolvimento regional – o caso do Rio de Janeiro”. *III Congresso Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, Buenos Aires.

FRANCISCO, Elaine M. V. (2005), *A Comissão Enxuta: ação política na fábrica do consórcio modular em Resende*. Bauru/SP: EDUSC/ANPOCS.

_____. (2006), “Consórcio modular”. In: CATTANI, Antonio D. e HOLZMANN, Lorena (orgs.). *Dicionário de Trabalho e Tecnologia*. Porto Alegre: Editora da UFRGS. Pp. 65-68.

GRACIOLLI, Edilson J. (2007), *Privatização da CSN; da luta de classes à parceria*. São Paulo: Expressão Popular.

MANGABEIRA, Wilma. (1993), *Os Dilemas do novo sindicalismo: democracia e política em Volta Redonda*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará/ANPOCS.

MOREL, Regina L. M. (2001), “A construção da ‘família siderúrgica’: gestão paternalista e empresa estatal”. In: Ramalho, J. R. e Santana, Marco A. (orgs.) *Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos*. Rio de Janeiro: DP&A. Pp.45-78.

PESSANHA, Elina G. da F. e MOREL, Regina L. M. (1991), “Gerações Operárias: rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos do Rio de Janeiro”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: ANPOCS/Dumará, n. 17. Pp.68-83.

RAMALHO, José R. (2009), *Um perfil dos metalúrgicos da MAN-VOLKSWAGEN de Resende – RJ: Comparações entre 2001 e 2009*. Programa Pensa Rio – Desenvolvimento, Trabalho e Cidadania no Estado do Rio de Janeiro/FAPERJ. Rio de Janeiro, (mimeo).

RANCIÈRE, Jacques. (1996), *O Desentendimento – Política e Filosofia*. São Paulo: Editora 34.

RANCIÈRE, Jacques. (1999), “O Dissenso”. In: NOVAES, Adauto (org.) *A Crise da Razão*. Brasília, Ministério da Cultura. Rio de Janeiro: Fundação Nacional das Artes. Pp. 367-382.

DOCUMENTOS, FONTES PRIMÁRIAS E SECUNDÁRIAS

ABCD MAIOR www.abcdmaior.com.br/noticia

BOLETIM 9 DE NOVEMBRO - Informativo do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do Sul Fluminense www.sindmetalsf.org.br (Vários)

DIÁRIO DO VALE. www.diarioon.com.br (Vários). Economia.

FOLHA DE SÃO PAULO. www.folhaon.com.br (Vários).

JORNAL DO COMITÊ NACIONAL DOS TRABALHADORES NA VOLKS. Agosto de 2005.

JORNAL O GLOBO. www.oglobo.globo.com/online (Vários).

JORNAL A VOZ DA CIDADE www.avozdacidade.com.br (Vários)

MAN Latin America www.man-la.com.br/MAN_Latin_America/Consorcio_Modular.jsp

RODRIGUES, Iram J. e RAMALHO, José R. “VW esqueceu o ABC”. In: *O Estado de São Paulo*, 03/09/06. Caderno ALIÁS. P. J6.

SMABC. *Portal sindical dos metalúrgicos do ABC*. www.smabc.org.br. (Vários).

SMSF - Sindicato dos Metalúrgicos da Região Sul Fluminense www.sindmetalsf.org.br

VOLKSWAGEN www.volkswagen.com.br/caminhoeseonibus e www.man-la.com.br/MAN_Latin_America/Consorcio_Modular.jsp,

http://www.correa.com.br/biblioteca/artigos/A22_Simpoi_III_Resende.pdf, acessado em 14/07/13