

# MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA, SINDICATO E EMPRESAS MULTINACIONAIS<sup>1</sup>

*José Ricardo Ramalho*\* (<http://orcid.org/0000-0002-4855-6687>)  
*Rodrigo Salles Pereira dos Santos*\*\* (<http://orcid.org/0000-0003-3640-3365>)  
*Iram Jácome Rodrigues*\*\*\* (<https://orcid.org/0000-0002-5593-2505>)

A proposta do texto é relacionar as alterações recentes na legislação brasileira do trabalho (principalmente a partir da reforma trabalhista aprovada pelo Congresso Nacional, em 2017) com os interesses das empresas multinacionais instaladas no país, tomando como exemplo a indústria automotiva. Busca identificar de que forma, nesses últimos anos, a redução da proteção laboral e o aprofundamento da instabilidade no emprego têm sido utilizados pelas empresas para aumentar o controle sobre os trabalhadores e para desqualificar a ação de suas instituições de representação. A precarização dos laços de emprego e o uso, agora legal, de terceirização e quarteirização foram incorporados às atividades produtivas e aprofundaram estratégias voltadas para o trabalho como formas de obter melhores resultados econômicos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Reforma trabalhista. Ação sindical. Empresas multinacionais. Indústria automobilística. Subcontratação.

## INTRODUÇÃO

Um dos pilares do processo de acumulação capitalista, o trabalho permanece como fator essencial para garantir a competitividade das firmas e dos negócios. Os diversos usos e modos de exploração do trabalho perpetuaram a lógica da produção capitalista. Nas últimas décadas, contudo, com uma nova fase de articulação global das empresas, as atividades laborais passaram por um ciclo de transformações.

As exigências de maior produtividade no sistema forçaram uma racionalização,

com consequências para os empregos. Postos de trabalho formais, que tradicionalmente garantiam certa estabilidade para quem estava empregado, foram reduzidos. Precariedade e subcontratação passaram a ser utilizadas como padrão no recrutamento de funcionários.

O Brasil, como país emergente, também se integra a esse contexto. Embora com características peculiares, as relações de trabalho no país acabaram por se moldar ao padrão flexível disseminado pelas empresas organizadas em rede. No início dos anos 1990, um movimento em direção à integração da economia nacional ao processo de globalização resultou em uma política de abertura comercial para o mercado externo. O Estado redefiniu sua interferência nas atividades econômicas e implementou-se uma reestruturação da produção na indústria e nos serviços. A difusão das novas estratégias empresariais significou também um rompimento com o modelo brasileiro de desenvolvimento dos anos 1950 e 1960, baseado em políticas de substituição de importações.

Como segmento importante da economia brasileira, a partir, principalmente, dos anos 1950, as empresas multinacionais (EMNs)

\* Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Departamento de Sociologia e Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia.

Largo de São Francisco 1 – sala 418. Centro. Cep: 20051-070. Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil. [josericaoramalho@gmail.com](mailto:josericaoramalho@gmail.com)

\*\* Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Departamento de Sociologia e Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia.

Largo de São Francisco 1 – sala 418. Centro. Cep: 20051-070. Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil. [santosrodrigosp@gmail.com](mailto:santosrodrigosp@gmail.com)

\*\*\* Universidade de São Paulo (USP). Departamento de Economia. Programa de Pós-Graduação em Sociologia.

Av. Prof. Luciano Gualberto, 908. Cidade Universitária. Cep: 05508-010. São Paulo – São Paulo – Brasil. [iramjrodrigues@gmail.com](mailto:iramjrodrigues@gmail.com)

<sup>1</sup> Este artigo se beneficia de resultados de pesquisa e de projetos dos autores, apoiados pelo CNPQ (Bolsa de Produtividade) e pela Faperj (Cientistas e Jovens Cientistas do Nosso Estado).

de variados setores têm desempenhado um papel de liderança nos processos de implantação de um padrão flexível de relações de trabalho. Especificamente, as EMNs do setor industrial (em especial, o automotivo) lideraram, nos anos 1980-1990, iniciativas de reestruturação dos empregos, enxugamento das fábricas e questionamento do “custo Brasil”.

O papel das EMNs foi, dessa forma, central na transformação dos processos produtivos, de modo que “a expansão do alcance geográfico das atividades empresariais [de corporações multinacionais] e a reconfiguração organizacional da produção sob a forma de sistemas transnacionais reconstituíram de forma dramática a eficácia dos recursos e formas de exercício do poder” (Ramalho; Santos, 2018, p. 9).

Insegurança e vulnerabilidade são algumas das características de seus efeitos no ambiente de trabalho. Novos tipos de contrato, precários, se tornaram prática comum nas empresas dos mais variados setores. E esse contexto fragilizou a instituição sindical, cobrando uma adequação à complexidade das atividades de trabalho e ao crescimento de situações de informalidade e de aumento da pobreza (Ramalho, 2018).

A proposta deste texto é, portanto, relacionar as alterações recentes na legislação brasileira do trabalho (principalmente a partir da reforma trabalhista aprovada pelo Congresso Nacional, em 2017) com os interesses das EMNs instaladas no país, a partir do caso da indústria automotiva. Busca identificar de que forma, nesses últimos anos, a redução da proteção laboral e o aprofundamento da instabilidade no emprego têm sido utilizados pelas empresas para aumentar o controle sobre os trabalhadores e para desqualificar a ação de suas instituições de representação. A precarização dos laços de emprego e o uso, agora legal, da terceirização e quarteirização foram incorporados às atividades produtivas e aprofundaram estratégias voltadas para o trabalho como formas de obter melhores resultados econômicos.

## O CONTEXTO ECONÔMICO

A presença do Estado no processo de desenvolvimento econômico brasileiro se intensificou com a chamada “Revolução de 30”, sob a liderança de Getúlio Vargas. Atuando como investidor direto e criando condições para o crescimento da infraestrutura industrial do país, essa nova ordem, baseada nos lemas do “nacionalismo”, “corporativismo” e “progresso”, estabeleceu uma legislação trabalhista com vistas a regular os conflitos entre capital e trabalho. Os sindicatos puderam ser oficialmente reconhecidos, embora sob o controle do então Ministério do Trabalho (Alves, 1984; Erickson, 1979; Souza Martins, 1979; entre outros).

Após a Segunda Guerra Mundial, superado o período autoritário estabelecido pela Carta de 1937, e com a realização de eleições como forma de consolidar a democracia, pode-se dizer que houve uma mudança no ordenamento econômico do país. Uma onda de investimentos de EMNs, especialmente na indústria, trouxe uma expansão das formas de assalariamento e uma organização produtiva marcada por novos parâmetros, tanto no que diz respeito ao perfil do operariado como às estratégias de controle do trabalho.

Em 1964, ao assumirem o poder através de um golpe de estado, os militares, nos vinte anos seguintes (até 1985), consolidaram um modelo de acumulação concentrado no capital estrangeiro e em uma fração internacionalizada da classe capitalista nacional. Em termos políticos, exerceram uma sistemática repressão policial sobre sindicatos, trabalhadores e movimentos sociais.

Embora uma nova Constituição, pós-ditadura, promulgada em 1988, tenha refletido, em parte, a insatisfação e as demandas acumuladas pelos trabalhadores nos anos anteriores, ensejando uma legislação mais protetiva para o trabalho, logo no início dos anos 1990, o governo eleito de Fernando Collor de Mello estimulou uma onda de protestos empresariais sobre o que se chamou de “excessos” de proteção da

Constituição. Esse posicionamento marcou a adesão do país aos princípios de funcionamento do mercado global, com ênfase na competição e no crescimento dos investimentos externos, resultando em um movimento de reestruturação das empresas. A palavra de ordem, desde então, passou a ser a necessidade de “flexibilizar”, veiculada como o modelo de uma modernização almejada e ainda não alcançada.

A abertura da economia brasileira (e sul-americana) ao comércio internacional, acompanhada de políticas de estabilização econômica ao longo dos anos 1990, atraiu investimentos para o mercado de capitais, mas também fez crescer investimentos produtivos, ao menos em alguns setores. Associadas ao processo de privatização, inversões foram realizadas nos setores de telecomunicações, siderurgia, transportes, mineração etc. Os setores com presença multinacional também viram crescer a injeção de recursos. Tal foi o caso, por exemplo, do segmento automotivo, que, embora presente no país desde a década de 1950, recebeu novos aportes ao longo da década de 1990 e passou por uma grande mudança, tornando-se emblemático dos efeitos da abertura da economia à competição internacional.

Em termos de gestão da economia, os governos eleitos no período pós-ditadura de 1964 podem ser divididos em duas fases distintas. A década de 1990 corresponderia à implantação mais explícita de medidas de cunho neoliberal. Houve tentativas, muitas delas bem-sucedidas, de flexibilizar a legislação trabalhista e, com isso, elas “proporcionaram mais liberdade de ação aos empregadores na contratação e na definição da jornada e da remuneração” (Baltar; Krein, 2013, p. 281). Ampliou-se

o contrato temporário, para além das excepcionais previstas na legislação anterior, criou-se o contrato por tempo determinado, antes proibido pela legislação, e facilitou-se a contratação como pessoa jurídica [...], além de facilitar a existência de cooperativas de mão de obra (Baltar; Krein, 2013, p. 281).

Além disso, foram aprovadas “a Lei 9061/98 que instituiu o Banco de Horas, um mecanismo de flexibilização da jornada de trabalho, sem pagamento de horas extras; e a Lei 9.958/2000, que criou as Comissões de Conciliação Prévia (CCP), que retiram do Judiciário a decisão de reclamações trabalhistas” (Ladosky; Ramalho; Rodrigues, 2014, p. 63).

Nos anos 2000, os governos mais sensíveis às questões que afetavam os trabalhadores, reverteram, de certa forma, os índices da década anterior. Houve um alargamento do mercado interno e uma presença mais incisiva do Estado nas políticas sociais e de distribuição de renda. Foram destaques a adoção de políticas de valorização do salário mínimo, a criação de empregos formais e a redução do desemprego. Segundo o Departamento Inter-sindical de Estudos Socioeconômicos, DIEESE (2012), o desempenho positivo da economia e seu reflexo na melhora expressiva do mercado de trabalho, nesse período, são resultantes de uma política macroeconômica que, mesmo mantendo os pilares básicos criados nos governos anteriores – metas de inflação, câmbio fluutuante e superávit primário –, manejou aqueles instrumentos dentro de outra orientação.

## MOVIMENTO SINDICAL NO BRASIL

O sindicalismo brasileiro cumpriu uma importante trajetória de lutas e reivindicações por direitos ao longo dos séculos XX e XXI. Suas atividades passaram, contudo, por uma forte regulação estatal, principalmente a partir dos anos 1930 e 1940, com a criação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e sua legalidade dependeu da tutela do Estado e da adesão aos princípios corporativistas que propunham um entendimento entre as classes sociais (Rodrigues, L., 1990b).

Em vários momentos da história os sindicatos sofreram perseguição política. Imediatamente após o golpe civil-militar de 1964, por exemplo, com a justificativa de que se cons-

tituída, no Brasil, uma “república sindicalista”, ocorreram sucessivas intervenções policiais nas entidades de representação mais ativas, além de prisões de suas lideranças. A resistência a esse tipo de imposição foi sendo construída lentamente, no final dos anos 1960 e ao longo dos anos 1970, no interior das fábricas e das empresas. As greves de Contagem (MG) e de Osasco (SP), em 1968, foram emblemáticas e precursoras de um sindicalismo mais aguerrido, que se confirmou ao final dos anos 1970 (Ramalho, 2018).

Foi na região mais industrializada do país, com presença expressiva de EMNs do setor automotivo, que se formou, ao redor da cidade de São Paulo, na região conhecida como o ABC, um movimento sindical ativo e contestador. Esse movimento, que se autodenominou “novo sindicalismo”, desafiou o regime ditatorial, ao descumprir publicamente a proibição de greves e manifestações políticas. Surgiu das bases de um sindicalismo corporativo e, paradoxalmente, assumiu uma prática política que questionava essa mesma estrutura contida na lei (Cardoso, 1999; Rodrigues, I., 1997; Santana, 2018). E se notabilizou pelas greves de 1978, 1979 e 1980, quando ficou patente que a resistência dos metalúrgicos do ABC simbolizava também uma luta mais geral por liberdades democráticas e pelos direitos humanos. O passo seguinte foi a reconstrução de uma articulação nacional que disseminasse, para outras regiões, a postura crítica ao autoritarismo vigente. Nesse contexto, foi criada, em 1983, a Central Única dos Trabalhadores (Almeida, 1983; Carvalho, 2013; Ladosky, 2009; Rodrigues, I., 1997, 1999; Rodrigues, L., 1990a).

Nos anos 1990 e 2000, a ação sindical representou, por um lado, a confirmação da força política acumulada nos embates do período da ditadura militar, mas, por outro lado, mostrou os impasses e as dificuldades para se enfrentarem as mudanças impostas pela globalização econômica e pelo processo de reestruturação produtiva, especialmente na indústria.

No caso da Central Única dos Traba-

lhadores (CUT), principal central sindical do país, a “estratégia do confronto”, característica dos anos 1970 e 1980, foi substituída por uma “postura mais contratual e pragmática nas negociações com o empresariado e o governo, deixando para trás grande parte do discurso presente nas origens da Central” (Rodrigues, I., 1997, p. 235).

No entanto, deve-se reconhecer que os efeitos da reestruturação variaram conforme os diversos segmentos da economia. Setores mais modernos enfrentaram uma ação sindical mais efetiva, cuja eficácia os obrigou ao encaminhamento de novas formas de gestão por meio da negociação. Na maioria dos outros setores, no entanto, a situação piorou e fragilizou a organização coletiva dos trabalhadores.

A década de 2000 teve impactos positivos sobre as negociações coletivas, e os sindicatos conquistaram ganhos reais em convenções e acordos coletivos de trabalho (Ladosky; Ramalho; Rodrigues, 2014). A melhoria geral das condições salariais, no entanto, não se estendeu a outros aspectos importantes do mercado de trabalho. Para o DIEESE (2012, p. 51), essas transformações, “não foram suficientes para eliminar a heterogeneidade do mercado de trabalho brasileiro, caracterizado por elevadas taxas de desemprego, presença relevante da informalidade nas relações de trabalho, desigualdade nas condições de inserções regionais e na qualidade dos postos de trabalho”.

Com a eleição de Luís Inácio Lula da Silva em 2002, do Partido dos Trabalhadores (PT), a presença um ex-sindicalista na Presidência trouxe ainda outras questões, relacionadas à tensão entre a agenda econômica e a proteção dos trabalhadores. Dessa maneira,

O apoio político a um governo trabalhista sempre traz problemas para organizações de representação de classe. As críticas principais se resumem a um diagnóstico de que o governo do PT seria de continuidade neoliberal do governo anterior e que estaria comprometido com medidas flexibilizadoras e precarizantes do trabalho, em clara negação de sua história (Ladosky; Ramalho; Rodrigues, 2014, p. 71).

Houve um empenho político, durante os mandatos de Lula, para o reconhecimento oficial das centrais sindicais no país. Esse reconhecimento, que se transformou na Lei nº 11.648, aprovada pelo Congresso Nacional, conferiu às Centrais, além de 10% do total da contribuição sindical compulsória, “a atribuição de elaborar e coordenar as políticas gerais de ação das entidades sindicais a elas filiadas e de atuar em nome da generalidade dos trabalhadores, com uma representação proporcional ao número de filiados” (Araújo; Vêras de Oliveira, 2011, p. 93), com a possibilidade de atuar em espaços de diálogo de composição tripartite que tratassem de temas de interesse dos trabalhadores.

Embora mantivesse os principais canais de comunicação com o movimento sindical, como nas gestões de Lula, o período de Dilma Rousseff ficou marcado por uma grave crise na economia e pela dificuldade de influir na agenda pública do mesmo modo que o governo anterior e acabou fazendo concessões às demandas dos operadores de mercado e cedendo às pressões dos setores políticos mais fisiológicos de sua base política no Congresso Nacional. Isso prejudicou a execução de uma agenda social e distanciou o Executivo federal do sindicalismo.

A crise econômica e as medidas de ajuste fiscal adotadas nesse período fizeram cair os níveis de emprego e começaram a afetar “os ganhos dos trabalhadores e as condições de atuação sindical”. O dilema dos sindicatos passou a ser o de como atuar sem “mais contar com medidas governamentais que favoreçam, ao contrário do período anterior, o emprego e a renda do trabalhador e com os mesmos espaços de influência na agenda do governo, nem com o quadro econômico favorável ao emprego e à barganha sindical” (Vêras de Oliveira, 2015, p. 563).

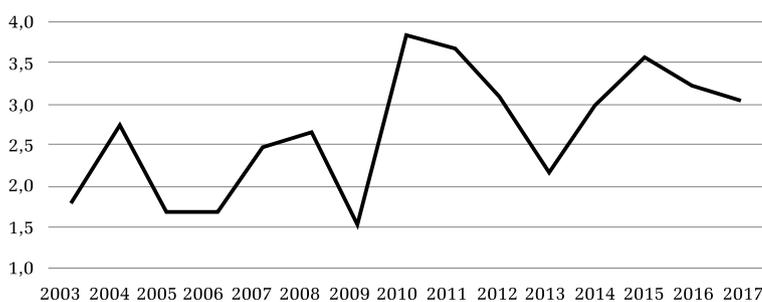
Esse quadro se agravou com o *impeachment* de Dilma

Rousseff e a volta ao poder dos setores políticos mais conservadores e de representantes das classes empresariais no país. A reforma trabalhista se tornou uma prioridade, com os argumentos de que havia um engessamento nas contratações através do emprego formal, o que prejudicava o desenvolvimento e a economia. No Congresso, a proposta teve um andamento acelerado e, mesmo em um contexto de crise permanente do novo governo, a Reforma foi aprovada no final de 2017.

## EMPRESAS MULTINACIONAIS NO BRASIL

A presença de EMNs em território brasileiro tem grande influência nas atividades econômicas e no estabelecimento de padrões de relações de trabalho. Na década de 1990, a ampliação da aquisição de firmas brasileiras por EMNs foi favorecida pelos processos de privatização e desvalorização cambial (Queiroz; Carvalho, 2005, p. 52), de modo que o investimento estrangeiro atingiu uma participação no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro de 5,0% em 2000 (UNCTADstat, 2018). Embora essa participação tenha diminuído entre os anos 2000 e 2010, esse tipo de investimento permanece em patamar elevado atualmente, tendo chegado a 3,0% do PIB em 2017 (UNCTADstat, 2018), conforme se pode verificar no Gráfico 1, a seguir. Em 2018, o Investimento Direto no País (IDP) chegou a US\$ 56,2 bilhões (BCB, 2019).

Gráfico 1 – Participação do Investimento Direto Externo no Produto Interno Bruto (Brasil, 2003-2017)



Fonte: Elaborado pelos autores, com base em UNCTADstat (2018).

Do total dos investimentos estrangeiros no Brasil em 2018, cerca de US\$ 20,8 bilhões se dirigiram ao setor terciário (45,1%), com maior peso dos serviços financeiros (7,6%) e do comércio (6,8%). No entanto, o setor secundário veio logo atrás, tendo recebido US\$ 16,7 bilhões (36,2%). Nesse segmento, a liderança do subsetor de veículos automotores – rebocues e carrocerias, que respondeu por 9,8% do IDP (US\$ 4,5 bilhões) – é inquestionável. Finalmente, o setor primário recebeu US\$ 8,5 bilhões (18,4%) de todo o IDP, embora os setores mais dinâmicos tenham sido a extração de petróleo e gás (11,4%) e a extração de minerais e atividades de apoio (5,9%), segmentos diretamente vinculados à indústria (BCB, 2019). Tais dados reforçam a relevância da participação do investimento estrangeiro em segmentos com elevada intensidade de capital e tecnologia.

Um olhar mais detido para o setor secundário e para a indústria automotiva, em especial, revela grande dinamismo. O IDP, na indústria automotiva, permanecia pouco expressivo como parcela do setor industrial e da economia como um todo, atingindo 6,9% e 2,2%, respectivamente, em 2008. Em 2009, observa-se uma ampliação expressiva do IDP no subsetor, que atingiu 16,0% da indústria e 6,8% da economia. Novos investimentos marcariam essa indústria em 2014, 2015 e 2016, quando sua participação atingiu 12,3% de todo o IDP no Brasil e 32,5% desses ingressos no setor secundário. Atualmente, esses níveis permanecem elevados, com a indústria automotiva representando 27,1% do IDP na indústria em 2018 (BCB, 2019).

No entanto, o papel desempenhado pelo investimento estrangeiro no país e, em especial, o espaço assumido pelas EMNs não se expressam apenas por meio dos agregados estatísticos, econômicos e setoriais. Dessa maneira, é importante compreender a EMN como o núcleo de um conjunto amplo de relações socioeconômicas, organizado sob a forma de redes que integram capital e trabalho (Ramalho; Santos, 2018).

Assim, no que diz respeito à globalização, as EMNs estruturam complexos de atividades econômicas e relações de trabalho que são tanto geograficamente dispersos quanto funcionalmente integrados, configurando, propriamente, redes globais de produção (RGPs) (Henderson *et al.*, 2011), por meio das quais essas organizações são capazes de coordenar enormes fluxos de capital, tecnologia e trabalho.

As RGPs representam, portanto, sistemas multinacionais de coordenação da ação social de tipo econômico (Weber, 2003). Esses sistemas são, por definição, formas híbridas, já que combinam relações “estritamente” econômicas, que integram firmas e outros agentes de mercado a relações economicamente condicionadas e (ou) relevantes (Weber, 2003), vinculando agentes externos à firma, tais como organizações de trabalhadores e operadores jurídicos no âmbito do trabalho.

As EMNs lideram, assim, sistemas de coordenação distanciada em rede, cuja “eficiência” reside, especificamente, na capacidade de se apropriar de vantagens específicas de localização, em particular aquelas associadas ao mundo do trabalho. Nesses termos, é possível discutir as diferentes formas de organização do investimento, em particular no que se refere ao deslocamento espacial, como inscritas em estratégias corporativas implementadas por EMNs e em RGPs.

Dessa forma, considerando novamente o setor secundário e a indústria automobilística mais especificamente, o processo de reestruturação produtiva do setor se situou na interseção das dinâmicas de desindustrialização nos países desenvolvidos a partir dos anos 1980, com fechamento de plantas e redução de empregos, bem como de reconstituição da estrutura setorial em países em desenvolvimento a partir da década seguinte, como no Brasil, onde emergiu uma nova base produtiva enxuta (Ramalho, 2005).

Assim, a reestruturação produtiva, ao menos da perspectiva da indústria automobi-

lística, precisa ser lida à luz de um processo de reespecialização em escala global e da conformação de RGPs automotivas. A instalação de novas montadoras no Brasil, a partir dos anos 1990, tornaria explícitos alguns dos elementos da reestruturação de larga escala que afetou o setor.

A gestão estratégica do espaço permitiria, assim, a desconexão de regiões tradicionais dos novos circuitos de investimento produtivo – como o ABC paulista –, favorecendo e incorporando áreas de tipo *greenfield* (Santos, 2006), como o Sul Fluminense<sup>2</sup> (Ramalho, 2005). E, por conseguinte, estimularia dramaticamente a competição entre governos locais e estaduais pela concessão de incentivos fiscais e creditícios às montadoras, no que ficou conhecido como “guerra fiscal” (Arbix, 2000; Arbix; Zilbovicius, 1997; Cardoso, 2001).

A Tabela 1 e os Gráficos 2 e 3, a seguir, dão conta desse movimento de deslocalização e de surgimento de “novos territórios produtivos”. A análise da Tabela 1 e do Gráfico 2 explicitam uma questão importante: se, até 1994 havia 11 fábricas de automóveis e caminhões na região Sudeste, esse número saltou para 19 plantas em 2006, chegando, em 2016, a 29 fábricas, de um total de 46 no país. Vale dizer que 2/3 das fábricas do setor automotivo se concentram na Região Sudeste. É certo que ocorreu um processo significativo de “interiorização”, embora no âmbito da região mais rica do país, de modo que o surgimento de “novos territórios produtivos” se deu predominantemente nessa região. No entanto, a região Sul é a que mais vê expandir a infraestrutura produtiva do setor, tendo ampliado em mais de cinco vezes o número de unidades instaladas.

<sup>2</sup> Para uma comparação entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense, ver Rodrigues e Ramalho (2007).

**Tabela 1 – Implantação de fábricas automotivas (automóveis e caminhões) por região**

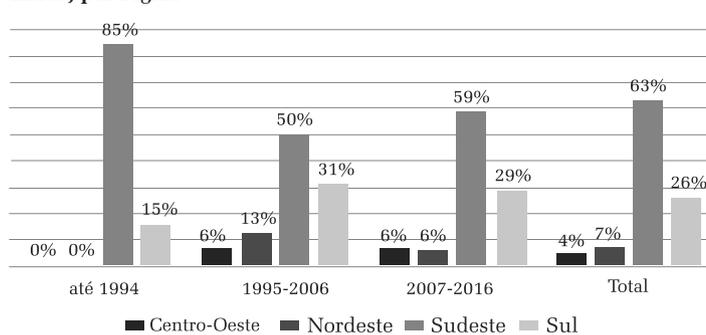
Períodos / Regiões	Centro-Oeste	Nordeste	Sudeste	Sul	Total
Até 1994	0	0	11	2	13
1995-2006	1	2	8	5	16
2007-2016	1	1	10	5	17
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>46</b>

Fonte: Elaborado pelos autores, com base em ANFAVEA (2019).

De outra parte, ao analisar o Gráfico 3, é possível perceber que as empresas do setor automotivo, nos estados de São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais, são responsáveis por 37 plantas instaladas de um total de 46 em todo o país. Vale dizer que mais de 80% das fábricas de automóveis e caminhões, no Brasil, estão localizadas nesses quatro estados. Desse modo, os implantes recentes deram origem a um novo padrão concentrado de investimento setorial em regiões *greenfield* nesses quatro estados.

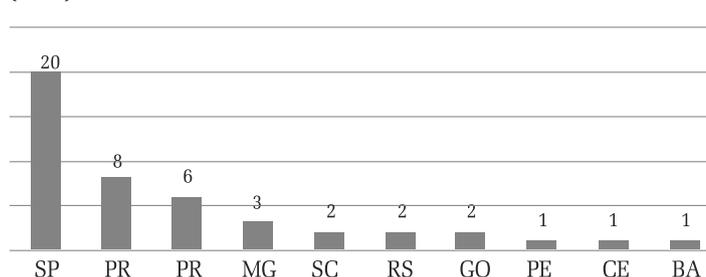
Nesses termos, a gestão das relações de trabalho e sindicais constitui um elemento

**Gráfico 2 – Implantação de fábricas automotivas (automóveis e caminhões) por região**



Fonte: Elaborado pelos autores, com base em ANFAVEA (2019).

**Gráfico 3 – Fábricas automotivas (automóveis e caminhões) por estado (2019)**



Fonte: Elaborado pelos autores, com base em ANFAVEA (2019).

distintivo das estratégias em rede da indústria automobilística. Enquanto a própria noção de *greenfield* referia-se à ausência de tradição sindical e à expectativa de estabelecimento de um padrão consensual de controle do processo de trabalho, os novos investimentos no setor favoreceram o treinamento e a seleção de trabalhadores jovens e não sindicalizados (Ramalho; Santana, 2006). Além disso, a despeito dos impactos positivos sobre a renda, tais investimentos se caracterizavam por prescindir de uma “grande concentração de trabalhadores e [...] não criarem muitos empregos diretos” (Ramalho, 2005, p. 493).

Há ainda um terceiro elemento estruturante. A reconfiguração das formas de ação empresarial no setor, sob a forma de RGPs, permitiu a transferência de responsabilidades e riscos, assim como a redução e a hierarquização dos fornecedores na indústria automobilística, privilegiando a conexão de determinados agentes (em especial, EMNs), em detrimento de firmas locais, particularmente as do subsector de autopeças (ABDI, 2008).

Especificamente, a principal responsabilidade transferida das montadoras – firmas líderes da rede – às fornecedoras foi propriamente a produção (Abreu; Beynon; Ramalho, 2000), passando a se encarregar quase exclusivamente pelos nós comercial e, principalmente, financeiro, (Carmo; Sacomano Neto; Donadone, 2018) de suas redes, o que modificaria significativamente o modelo de negócio (Lima, 2019) do setor.

Muitos desses elementos estiveram presentes, ou mesmo anteciparam, em outros setores industriais – como é o caso do setor de vestuário (Gereffi, 1994) –, os desenvolvimentos aqui descritos, sendo eles, portanto, característicos da transformação estrutural pela qual vem passando o setor industrial.

Dessa forma, a reconfiguração mais geral da atividade econômica globalizada sob a forma de RGPs tem implicações profundas para o mundo do trabalho e seus agentes e instituições. RGPs são, essencialmente, “redes de

trabalho incorporado” e, portanto, aludem a “processos de construção e reprodução de uma força de trabalho fundamentalmente estratificada” (Ramalho; Santos, 2018, p. 14), que, por sua vez, constitui objeto de disputas em diferentes escalas e permanece no centro do conflito político no capitalismo contemporâneo.

Assim, as condições institucionais de efetivação de estratégias corporativas em rede no Brasil contemporâneo levam a processos de *upgrading* e *downgrading* econômico e social, diretamente relacionados ao mundo do trabalho, com ênfase na multiplicação de formas contratuais atípicas e seu papel na desestruturação do mercado de trabalho, na degradação das condições de vida e trabalho e, não menos importante, na fragilização das instituições de regulação do conflito entre capital e trabalho (Ramalho; Santos, 2018, p. 5-6).

## A REFORMA TRABALHISTA E OS TRABALHADORES DO SETOR AUTOMOTIVO

A reforma trabalhista, aprovada pelo Congresso Nacional em 2017, resultou, na prática, no desmonte de uma estrutura de proteção construída ao longo do século XX. Segundo seus mentores, as mudanças se faziam necessárias para adequar o Brasil às demandas corporativas e às exigências de um mercado capitalista globalizado. Institucionalizar a flexibilidade das relações de trabalho significaria “modernizar” e criar mais empregos. Nesse sentido, a reforma passou a ser prioridade e, concomitantemente, reduziu o poder dos sindicatos e dos mecanismos de mediação, como a Justiça do Trabalho (Ramalho, 2017).

Mesmo com a regulamentação de vários direitos trabalhistas na Constituição de 1988, a conjuntura política e econômica dos últimos 30 anos esteve marcada por um constante questionamento às suas garantias, muitas vezes até com o desrespeito às suas decisões (Ramalho, 2008). As novas estratégias gerenciais

dos anos 1990 entraram em contradição com a amplitude de regulamentos estabelecidos pelo texto constitucional e criaram um palco de disputa política permanente entre governo, empresas e trabalhadores.

As leis, no sistema brasileiro de relações de trabalho, segundo Baltar e Krein (2013, p. 282), “são muito importantes na definição das regras e normas que estabelecem a relação de emprego e proteção social”. No entanto, os efeitos da reforma não se restringem a essas dimensões, impactando fortemente elementos identitários, e “afeta[ndo] o princípio de solidariedade, de direitos, de justiça social, tudo em nome do mercado, em nome da eficiência [...]” (Silva, 2017).

O dossiê “Reforma Trabalhista”, preparado pelo CESIT/IE/Unicamp (Biavaschi *et al.*, 2017, p. 13) argumenta que o “sistema brasileiro” de relações de trabalho ganhou diferentes contornos “com base nas tradições de lutas dos trabalhadores por direitos, que remontam às primeiras décadas do século XX”. No entanto, a Reforma significou um ataque direto à coletividade dos trabalhadores, de modo que “o primado do negociado e a ‘flexibilização’ das relações de trabalho investem contra princípios sociais de solidariedade, criando entre os trabalhadores uma insegurança estrutural e permanente” (Biavaschi *et al.*, 2017, p. 23).

Por sua vez, a liberação da terceirização para todas as atividades das empresas, sejam elas meio ou fim, assume o sentido de conformação do trabalho como um item de custo, segundo a argumentação de Biavaschi e colaboradores (2017). Dessa forma, “as empresas poderão transferir parte ou todo o processo produtivo, que poderá ser realizado dentro ou fora de suas dependências”, aumentando a “probabilidade de que todas as ocupações que não necessitam de qualificação ou se configuram como trabalho não especializado” sejam terceirizadas, “especialmente nas categorias profissionais em que as normas coletivas proporcionaram avanços salariais e benefícios [...]” (Biavaschi *et al.*, 2017, p. 39).

No que diz respeito à intervenção da Reforma na estrutura sindical, as medidas introduzidas enfraquecem e esvaziam os sindicatos, com

[...] o aprofundamento da fragmentação das bases de representação sindical; a prevalência do negociado sobre o legislado e a inversão da hierarquia dos instrumentos normativos; a possibilidade da negociação individual de aspectos importantes da relação de trabalho; a eliminação da ultratividade dos acordos e da cláusula mais favorável; a representação dos trabalhadores no local de trabalho independentemente dos sindicatos; a redução dos recursos financeiros aos sindicatos (Biavaschi *et al.*, 2017, p. 58).

Em análise sobre as consequências já detectáveis do desmonte trabalhista, um ano depois da promulgação, especialmente no que diz respeito aos sindicatos, Lúcio (2018) identifica que, agora, os trabalhadores demitidos estão fazendo a homologação sem assistência do sindicato:

Nas negociações, os processos ficaram mais longos, conflituosos e os acordos mais difíceis de serem celebrados. Os patrões passaram a apresentar pautas para revisar acordos e, muitas vezes, suprimir direitos. Muitos não aceitam tratar do financiamento sindical nem garantir proteção dos sindicatos aos trabalhadores durante as homologações ou demissões coletivas.

O uso massivo da terceirização se incorporou às estratégias das EMNs. Dessa forma, o fator trabalho permanece como peça-chave no processo de acumulação dos grandes grupos automobilísticos. Em 2019, a General Motors, multinacional automotiva, com vários investimentos no país, anunciou mudanças em suas fábricas, com base na reforma trabalhista. Segundo o vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos (SP), em matéria do jornal *Folha de São Paulo*,

[...] a General Motors quer liberar a terceirização em toda a fábrica de São José dos Campos (interior de SP) e implementar a jornada intermitente (por hora ou dia), como parte da reestruturação proposta pela montadora para a unidade [...]. A proposta ‘traz 28

pontos, como aumento da jornada para novos contratados de 40 horas semanais para 44 horas e redução do piso salarial da categoria como um todo de R\$ 2.300 para R\$ 1.600. O adicional pago a trabalhadores noturnos, hoje em 30%, poderia ser reduzido ao percentual exigido pela lei, de 20%. [...] O medo com a terceirização é que a empresa demita os trabalhadores que operam diretamente com produto e contrate trabalhadores terceirizados pagando 40% menos (Fernandes, 2019).

Como observa Krein (2019), a reforma trabalhista, em alguma medida, tenta compatibilizar as relações de trabalho com o atual estágio de transformações vividas pelo capitalismo contemporâneo e, nesse sentido, tende a fragilizar a proteção social e levar as classes trabalhadoras a uma situação de insegurança e vulnerabilidade. Além disso, estaria levando ao incremento da desigualdade social e ao “descrédito das instituições de representação social e política”.

## AÇÃO SINDICAL E EMNS

A ação sindical em ambientes de EMNs revela especificidades, opera em várias escalas e encontra desafios diversos. Ao mesmo tempo, o contexto nacional interfere nos processos de negociação e na reação dos trabalhadores. Uma questão que surge é a de avaliar como trabalhadores organizados, nesses setores, enfrentam essa conjuntura marcada por um ataque sistemático aos direitos trabalhistas e sindicais.

Reconhece-se uma pressão generalizada pela adequação das economias e dos processos produtivos a esse novo formato e a adoção de normas coletivas flexíveis que terminam por conceder maior liberdade de ação às empresas. A internacionalização do capital impulsionou as forças do mercado a se infiltrarem e, de certa forma, a “desnacionalizarem” as relações de emprego. Mas aqui é importante ressaltar, como diz Hyman (2001, p. 13), que, “nas sociedades de mercado, a relação entre salário e trabalho é produto tanto de forças políticas e so-

ciais como de forças puramente econômicas”.

É verdade que os sindicatos estão, em geral, sem clareza sobre como desempenhar seu papel de representação diante, especialmente, do crescimento do poder das EMNs e da incapacidade de os governos resistirem às pressões por integração econômica. No entanto, conforme reconhecem Hyman e Gumbrell-McCormick (2010), os sindicatos não são apenas atores econômicos. São, necessariamente, protagonistas na arena política, detêm e exercem formas de poder que vão do âmbito da regulação cotidiana das condições de compra e venda da força de trabalho à influência indireta sobre as formas através das quais “o Estado molda as regras do jogo no mercado de trabalho, incluindo o seu direito de existir, para negociar coletivamente e para mobilizar para a ação coletiva” (Hyman, 2001, p. 14).

Para Gumbrell-McCormick e Hyman (2013), os sindicatos precisam assumir iniciativas e aumentar suas capacidades estratégicas; insistir na pauta de defesa das democracias participativas como forma de aumentar sua capacidade de agir; propor uma orientação aberta às múltiplas identidades e aspirações de seus membros; e argumentar que a busca de todos esses objetivos requer uma redefinição e uma confirmação do propósito do sindicato.

A busca de formas sindicais inovadoras, com vistas a uma articulação e a uma atuação internacional, segundo Pries e Seeliger (2013, p. 26-27), tem de ser entendida “como uma forma de restringir a lógica dos mercados e dos interesses nacionais e corporativos e uma forma de institucionalizar a lógica dos padrões mínimos, dos atores coletivos e da sociedade civil”. O argumento é o de que a pressão dos sindicatos e de outras organizações da sociedade civil reforça a criação de novas iniciativas de regulação dos padrões de trabalho e o desenvolvimento de novas dinâmicas de regulação que ultrapassam as fronteiras nacionais (caso dos comitês mundiais de trabalhadores, as Federações Globais Sindicais e os Acordos-marco Internacionais, dentre outros).

No caso brasileiro, após a reforma trabalhista, a ação sindical, no contexto das EMNs, também busca novas estratégias. O setor automobilístico é um exemplo elucidativo. No ABC paulista, essa indústria, sob o controle de empresas multinacionais, fincou suas bases desde os anos 1950 (Conceição, 2008) e se transformou em uma das principais alavancas de desenvolvimento do país. Deixou marcas no ordenamento urbano da região, nas políticas públicas e, principalmente, no relacionamento com os operários metalúrgicos, que das linhas de montagem de suas fábricas criaram uma forte identidade de classe e se organizaram em um dos sindicatos politicamente mais importantes do país (Ramalho, 2017).

No entanto, o fato de estarem subordinadas a lógicas econômicas globais resultou em uma história de constantes mudanças. Nas últimas décadas, um amplo movimento de reestruturação atingiu o setor em todo mundo, tendo grande impacto nas regiões onde as fábricas estavam instaladas, inclusive no Brasil. A organização em rede e a flexibilização das relações de trabalho, características relevantes das novas estratégias produtivas, permitiram o deslocamento dos investimentos para novas localidades. O processo de “enxugamento” fabril obrigou regiões, cidades, instituições e atores sociais a se repensarem nesse contexto globalizado e discutirem suas atribuições e seu poder no que diz respeito à dinâmica do desenvolvimento econômico. Esse contexto de transformações atingiu o setor automotivo brasileiro a partir da década de 1990 e afetou intensamente os trabalhadores e suas organizações, e também as regiões – antigas e novas – que abrigaram fábricas de veículos.<sup>3</sup>

Ocorreu, nestes últimos quase cinquen-

<sup>3</sup> O *Novo Regime Automotivo* nasceu no interior do Plano Real, nos anos 1990, como um instrumento para consolidar e atrair investimentos no setor automotivo. Os principais objetivos fixados foram: (1) manter em funcionamento as grandes montadoras e as indústrias de autopeças já instaladas no país; (2) reestruturar as empresas brasileiras do setor; (3) atrair novas companhias e estimular a construção de novas plantas e marcas; (4) consolidar o MERCOSUL e reforçar a posição do Brasil como seu ator chave; e (5) atrair empresas que poderiam alocar seus investimentos em outras regiões.

ta anos (1970-2018), uma redução relativa extremamente significativa do número de empregados no parque automotivo brasileiro, em relação ao aumento de unidades de produção e ao número de veículos fabricados – ainda que tenha havido um pequeno crescimento no número absoluto de trabalhadores. O efeito fundamental dessa dinâmica foi o aumento expressivo da produtividade desses trabalhadores.

Entre 1970 e 1994, as montadoras empregaram, em média, 107.738 trabalhadores por ano, o que representou, aproximadamente, 8,3 mil trabalhadores por empresa (total de 13 fábricas); de outra parte, entre 1995 e 2006, estavam empregados em média, 90.875 trabalhadores por ano, o que perfazia o equivalente a 3,4 mil trabalhadores por fábrica, de um total de 27 fábricas; já entre 2007 e 2018, a média empregada por ano pelo setor automotivo equivalia a 2,7 mil trabalhadores por empresa, de um total de 44 fábricas.<sup>4</sup> De um lado, observa-se um crescimento exponencial do número de unidades produtivas no período e, de outro, a diminuição do número de trabalhadores por unidade produtiva como expressão, entre outros aspectos, dos processos de reestruturação da produção nesses cinquenta anos e, em especial, a partir dos anos 1990 (ANFAVEA, 2019).

Em 1970, a produção total de veículos leves e pesados no Brasil foi de 416.089 unidades; já em 2018 o volume de unidades produzidas alcançou 2.893.695, praticamente com o mesmo número de trabalhadores (ANFAVEA, 2019). Vale dizer, ocorreu um aumento de quase oito vezes na produção de veículos com, praticamente, o mesmo número de trabalhadores. Esses dados ilustram bem o processo de “enxugamento” fabril mencionado acima.<sup>5</sup>

A reforma trabalhista de 2017 expandiu o poder das EMNs no que diz respeito às relações de trabalho. No caso do setor automotivo, a ame-

<sup>4</sup> A diferença entre o número de plantas automotivas nesta e na seção “Empresas multinacionais no Brasil” é explicada pelas empresas que foram fechadas no período em questão.

<sup>5</sup> Para o caso específico da Região do ABC Paulista ver, por exemplo, Ramalho e Rodrigues (2018).

ação permanente de retirar os seus investimentos como forma de pressão sobre operários, sindicatos e governos se agravou ao final de 2018 e início de 2019. São esclarecedores os casos recentes das montadoras General Motors e Ford.

Assim, de acordo com o Boletim da *Automotive Business*, no início de 2019, “a GM Brasil apresentou um duro pacote de cortes de custos trabalhistas aos sindicatos dos metalúrgicos de São José dos Campos e São Caetano do Sul, suas mais antigas fábricas no País em operação no Estado de São Paulo” (Kutney, 2019).

A conexão com as alterações resultantes da reforma trabalhista é direta, de maneira que “a pauta de 21 propostas apresentada pela GM aos sindicalistas prevê uma drástica mudança nos contratos de trabalho, incluindo a terceirização” (Romero; Olmos, 2019). Nesses termos, GM e outras EMNs automotivas parecem dar origem a um processo de reestruturação de seus mercados internos de trabalho por meio da multiplicação de formas contratuais atípicas e da ampliação da terceirização.

Nesse período específico, as montadoras passam a mobilizar ativamente ameaças de encerramento de operações e (ou) deslocamento, determinando condições “para permanecer e realizar novos investimentos no país”, relacionadas à flexibilização de acordos trabalhistas, como afirmou o vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, Renato Almeida, a respeito das negociações com a GM (Rede Brasil Atual, 2019). Se, de um lado, os instrumentos jurídicos de mediação da relação entre capital e trabalho são diretamente atacados, o caso indica a renovação das condições de uso de táticas de “chantagem locacional” (Bezerra, 2009).

No caso das EMNs do setor automotivo, a chantagem não se restringe aos trabalhadores. Está em jogo também a pressão sobre as administrações públicas por novos incentivos fiscais. A GM estabeleceu, assim, negociações diretas com o Governo do Estado de São Paulo com vistas à concessão de incentivos da ordem de R\$ 9 bilhões até 2023 (Romero; Olmos,

2019). Nesses termos, o Secretário de Fazenda de São Paulo, Henrique Meirelles, informou que o governo estadual considerava isentar a montadora do recolhimento de ICMS e vinha apoiando a GM em suas negociações com fornecedores e revendedoras: “Estamos trabalhando para mostrar a todos que é vantagem manter a companhia operando no Estado” (Olmos; Watanabe; Agostine, 2019).

No caso da Ford, a empresa anunciou, em 2019, que pretendia fechar sua fábrica mais antiga no Brasil, em São Bernardo do Campo (SP). Segundo Lima (2019), “o fechamento da planta do ABC esconde um complexo processo disruptivo que já vem alterando profundamente o modelo de negócios” na indústria automobilística. Para o autor, tais “grupos continuam a praticar todo tipo de chantagem locacional e a pressionar o poder público por incentivos fiscais para fábricas que não se sabe por quanto tempo existirão”.

Uma decisão empresarial desse porte tem consequências de grande alcance não só para os trabalhadores diretos como para todos os trabalhadores que integram a rede de produção liderada pela firma. O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC afirma que “a fábrica de São Bernardo hoje emprega aproximadamente 2.800 trabalhadores diretos e dezenas de terceirizados – a Ford informa que a unidade tem hoje aproximadamente 3.000 colaboradores ativos, entre diretos e indiretos” (Reis, 2019). Para o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Wagner Santana, “é na Ford que o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC tem hoje uma das maiores concentrações de trabalhadores sindicalizados” (Olmos, 2019).

Entretanto, os efeitos de seu encerramento atingem de modo profundo a região como um todo, de modo que “o prefeito de São Bernardo [...] está indignado com o fato de a Ford não ter avisado e tampouco dialogado com ninguém sobre sua decisão de deixar de atuar no segmento de caminhões na América Latina” (Reis, 2019). O sentimento de injustiça e traição aparece imediatamente nos relatos dos trabalhadores atingidos.

Trabalhadores que realizavam um sonho:

[...] você entrou, virou um metalúrgico, como o seu pai. É um sonho realizado que vai te ajudar a atingir outros sonhos: ter uma casa, ter uma família, fazer faculdade, comprar um carro. Então, você me perguntou o que eu senti ontem. Senti como se todos esses sonhos estivessem ruindo (Jornal GGN, 2019). Sempre quis ser metalúrgico da Ford, porque eu acompanhava meu pai desde moleque. Ele me trazia aqui, me levava ao sindicato, eu via como era aquela vida de luta, [...]. O que agora me deixa mais triste é que a gente se sacrificou pela empresa, cedendo benefícios, deixando de receber aumento real. E agora, ela nos deixa na mão (Machado, 2019).

E, mais importante: eles precisariam encontrar novas formas de prover sentido à trajetória profissional e sustentar sua identidade como trabalhadores: “Achava que eu iria me aposentar aqui, sonhava que meu filho viesse trabalhar na Ford. Mas parece que a empresa não teve pena de ninguém, como se a gente fosse uma mercadoria que se descarta, como se fosse um carro” (Machado, 2019).

Esses desdobramentos se agravam com a ampla flexibilização e a precariedade dos laços de emprego, estimuladas pelas alterações na legislação trabalhista no Brasil. A fragilidade imposta ao trabalhador se manifesta rapidamente em todo o mercado de trabalho e atinge também esse setor da economia brasileira que tem sob seu controle um tipo de trabalhador formalizado e, em geral, representado pelos sindicatos.

## CONCLUSÃO

A reestruturação produtiva, iniciada nos anos 1980-1990, alterou substantivamente as relações de trabalho e de emprego, e os indicadores mostram que, em geral, foram negativas para aqueles que vivem do trabalho. As estratégias “precarizadoras” do trabalho tornaram-se uma das principais características desse processo. E o ataque sistemático à regulação pública do trabalho passou a ser expresso abertamente por empresários e governantes.

Diante de sinais evidentes de um des-

monte de direitos do trabalho no Brasil e em vários outros lugares do mundo, e de estratégias cada vez mais sofisticadas das empresas transnacionais articuladas em RGPs, caberia ao movimento sindical construir novas formas de resistência, coletivismo e solidariedade, características dos confrontos entre capital e trabalho ao longo do tempo. Caberia também valorizar experiências de ação sindical que ocorrem em diferentes escalas e geografias, e que recuperam práticas de defesa do trabalho e do trabalhador.

O debate e a disputa pelo processo de regulação ou desregulamentação do mercado de trabalho e pela interferência na legislação brasileira permanecem em questão, envolvendo diferentes interesses e forças políticas. Se, por um lado, houve um avanço positivo na pauta trabalhista reivindicada pelos sindicatos e implementada pelos governos trabalhistas na última década e meia, por outro, determinados aspectos negativos e estruturais do mercado de trabalho, como a informalidade e a precariedade dos empregos, persistem como marcas negativas sem perspectiva de superação.

No caso das EMNs no Brasil, a organização sindical reconhece a fragilidade da conjuntura atual na qual se combinam alterações profundas na proteção ao trabalhador através do poder legislativo, com o rearranjo permanente das empresas em competição no mercado mundial.

O exemplo da indústria automobilística, tradicionalmente caracterizada por níveis de qualidade das relações de trabalho superiores ao padrão vigente no mercado de trabalho brasileiro, parece novamente aprofundar os processos de flexibilização das formas de trabalho e a precarização das condições sob as quais é exercido. Em especial, as condições de exercício de poder corporativo por parte de EMNs automobilísticas atingiram um novo patamar a partir da implementação da reforma trabalhista.

Não obstante, a constatação de que, em um mundo globalizado, o trabalho e os trabalhadores estão cada vez mais desprotegidos

tem sido objeto também da atenção de agências internacionais, como é o caso da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Em janeiro de 2019, a Comissão Global sobre o Futuro do Trabalho, da OIT, lançou um importante documento (ILO, 2019) alertando para a necessidade de se discutir uma agenda que pense o futuro do trabalho, voltada para as pessoas que trabalham. A proposta é a de que se fortaleça “o contrato social ao colocar as pessoas e o trabalho no centro das práticas e políticas econômicas, sociais e de negócios”.<sup>6</sup>

As possibilidades de reconstrução e renovação das formas de ação coletiva no âmbito do mundo do trabalho vão depender, essencialmente, da capacidade de os trabalhadores e seus organismos de representação atuarem estrategicamente em diferentes escalas e a partir de alianças diversificadas. Nesse sentido, contrapor-se a mais uma ofensiva das empresas e do Estado vai exigir dos trabalhadores criatividade na construção de novas formas de luta, que devem passar pela organização de redes de ação coletiva centradas na atividade laboral.

Recebido para publicação em 17 de abril de 2019  
Aceito em 20 de maio de 2019

## REFERÊNCIAS

- ABDI. Autopeças. In: ABDI (Org.). *Boletins de acompanhamento setorial*. Brasília: [S.n.], 2008. p. 95-123.
- ABREU, A. R. P.; BEYNON, H.; RAMALHO, J. R. ‘The Dream Factory’: VW’s Modular Production System in Resende, Brazil. *Work, employment and society*, v. 14, n. 2, p. 265-282, 2000.
- ALMEIDA, M. H. T. O sindicalismo brasileiro entre a conservação e a mudança. In: SORJ, B.; ALMEIDA, M. H. T. (Org.). *Sociedade e política no Brasil pós-64*. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 191-214.
- ALVES, M. H. M. *Estado e oposição no Brasil (1964-1984)*. Petrópolis: Vozes, 1984. 363 p.
- ARAÚJO, A. M. C.; VÉRAS DE OLIVEIRA, R. El sindicalismo en la era de Lula: entre paradojas y nuevas perspectivas. *Revista latinoamericana de estudios del trabajo*, v. 5, n. 8, p. 83-112, 2011.
- ARBIX, G. A. T. Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro. *Dados: Revista de Ciências Sociais*, v. 43, n. 1, p. 5-43, 2000.
- ARBIX, G. A. T.; ZILBOVICIUS, M. O consórcio modular da VW: um novo modelo de produção? In: ARBIX, G. A. T.; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997. p. 448-469.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). *Anuário da indústria automobilística brasileira 2019*. São Paulo: ANFAVEA, 2019. 150 p.
- BALTAR, P. E. D. A.; KREIN, J. D. A retomada do desenvolvimento e a regulação do mercado do trabalho no Brasil. *Caderno CRH*, Salvador, v. 26, n. 68, p. 273-292, 2013.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL (BCB). *Investimentos diretos no país – participação no capital (distribuição por país ou setor)*. 2019. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/ftp/notaecon/InvEstrp.xls>. Acesso em: 26 mar. 2019.
- BEZERRA, G. N. Desregulação, chantagem locacional e luta política: o caso do Setor Automotivo no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DA ABET, 9., 2009, Campinas. *Anais [...]* Campinas: [S.n.], 2009.
- BIAVASCHI, M. B. et al. *Contribuição crítica à reforma trabalhista (dossiê reforma trabalhista)*. Campinas: Centro de Estudos Sindicais e Economia do Trabalho (CESIT-IE/UNICAMP), 2017. 70 p.
- CARDOSO, A. M. *Sindicatos, trabalhadores e a coqueluche neoliberal: a era Vargas acabou?* Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1999. 188 p.
- CARDOSO, A. M. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada. *Novos estudos CEBRAP*, v. 3, n. 61, p. 79-112, 2001.
- CARMO, M. J. D.; SACOMANO NETO, M.; DONADONE, J. C. Análise da financeirização no setor automotivo: o caso da Ford Motor Company. *Nova Economia*, v. 28, n. 2, p. 549-578, 2018.
- CARVALHO, F. F. *Os dilemas da CUT no início do século XXI: rumo a uma nova institucionalização sindical*. 2013. 305 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013.
- CONCEIÇÃO, J. J. *Quando o apito da fábrica silencia: sindicatos, empresas e poder público diante do fechamento de indústrias e da eliminação de empregos na região do ABC*. São Bernardo do Campo: ABCD Maior, 2008. 303 p.
- DELIBERATO, A. Brasil terá 10 novas fábricas de carro e R\$ 14 bilhões investidos até 2016. 29 ago. 2014. In: UOL: o melhor conteúdo. Versão em português. São Paulo, 1996-2019. Disponível em: <https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2014/08/29/brasil-tera-10-novas-fabricas-de-carro-e-r-14-bilhoes-investidos-ate-2016.htm>. Acesso em: 26 mar. 2019.
- DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). *A situação do trabalho no Brasil na primeira década dos anos 2000*. São Paulo: DIEESE, 2012. 404 p.
- ERICKSON, K. P. *Sindicalismo no processo político no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1979. 210 p.
- FERNANDES, A. GM no Brasil quer liberar terceirização, aumentar jornada e reduzir salário, diz sindicato. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 jan. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/gm-quer-liberar-terceirizacao-ampla-aumentar-jornada-e-reduzir-salario-diz-sindicato.shtml>. Acesso em: 10 abr. 2019.

- GEREFFI, G. The organization of buyer-driven commodity chains: how US retailers shape overseas production networks. In: GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M. (Org.). *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport: Praeger, 1994. p. 95-122.
- GUMBRELL-MCCORMICK, R.; HYMAN, R. *Trade Unions in Western Europe: hard times, hard choices*. Oxford: OUP, 2013. 242 p.
- HENDERSON, J. et al. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. *Revista Pós Ciências Sociais*, v. 9, n. 15, p. 143-140, 2011.
- HYMAN, R. *Understanding European Trade Unionism: between market, class and society*. London: Sage Publications, 2001. 209 p.
- HYMAN, R.; GUMBRELL-MCCORMICK, R. Trade unions, politics and parties: is a new configuration possible? *Transfer: European review of labour and research*, v. 16, n. 3, p. 315-331, 2010.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). *Work for a brighter future: Global Commission on the Future of Work*. Geneva: ILO, 2019. 78 p.
- KREIN, J. D. A reforma trabalhista no Brasil. In: SEMINÁRIO PPGS-USP, 2019, São Paulo. *Anais [...]* São Paulo: [S.n.], 2019.
- KUTNEY, P. GM quer reduzir piso, terceirizar funções e cortar benefícios, sem garantir investimentos. *Automotive Business*, São Paulo, 23 jan. 2019. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/28612/gm-quer-reduzir-piso-terceirizar-funcoes-e-cortar-beneficios-sem-garantir-investimentos>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- LADOSKY, M. H. G. *A CUT no governo Lula: da defesa da liberdade e autonomia à reforma sindical inconclusa*. 2009. 318 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- LADOSKY, M. H. G.; RAMALHO, J. R.; RODRIGUES, I. J. A questão trabalhista e os desafios da ação sindical nos anos 2000. In: OLIVEIRA, R. V. D.; BRIDI, M. A.; FERRAZ, M. (Org.). *O sindicalismo na era Lula: paradoxos, perspectivas e olhares*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2014. p. 61-85.
- LIMA, R. J. D. C. Disrupção e Transformação no Setor Automotivo: um balanço do fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo (SP). *DMT em debate: democracia e mundo do trabalho*, 12 mar. 2019. Disponível em: <http://www.dmtdebate.com.br/disrupcao-e-transformacao-no-setor-automotivo-um-balanco-do-fechamento-da-fabrica-da-ford-em-sao-bernardo-do-campo-sp/>. Acesso em: 13 mar. 2019.
- LÚCIO, C. G. A Reforma Trabalhista quer quebrar os sindicatos. Entrevista concedida a Marco Weissheimer. *Brasil 247*, Campinas, 2018.
- MACHADO, L. “Todos os meus sonhos ruindo”: o drama dos metalúrgicos com fechamento de fábrica da Ford em SP. *Época negócios*, 21 fev. 2019. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/02/todos-os-meus-sonhos-ruindo-o-drama-dos-metalurgicos-com-fechamento-de-fabrica-da-ford-em-sp.html>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- OLMOS, M. Fechamento da fábrica da Ford expõe desafios da região do ABC. *Valor econômico*, 21 fev. 2019. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/6128969/fechamento-da-fabrica-da-ford-expoe-desafios-da-regiao-do-abc>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- OLMOS, M.; WATANABE, M.; AGOSTINE, C. General Motors busca incentivos fiscais em São Paulo. *Valor econômico*, 22 jan. 2019. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/6074147/general-motors-busca-incentivos-fiscais-em-sao-paulo>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- PRIES, L.; SEELIGER, M. Work and employment relations in a globalized world: the emerging texture of transnational labour regulation. *Global labour journal*, v. 4, n. 1, p. 26-47, 2013.
- QUEIROZ, S.; CARVALHO, R. D. Q. Empresas multinacionais e inovação tecnológica no Brasil. *São Paulo em perspectiva*, v. 19, n. 2, p. 51-59, 2005.
- RAMALHO, J. R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. *Dados: Revista de Ciências Sociais*, v. 48, n. 3, 2005.
- RAMALHO, J. R. Trabalho, direitos sociais e sindicato na Constituição de 1988: duas décadas de acirrada disputa política. In: OLIVEN, R. G.; RIDENTI, M.; BRANDÃO, G. M. (Org.). *A Constituição de 1988 na vida brasileira*. São Paulo: Hucitec, 2008. v. 1, p. 133-151.
- RAMALHO, J. R. O sentido do trabalho em contextos de reestruturação econômica. In: ENCONTRO DA ANPOCS, 41., 2017, Caxambú. *Anais [...]* Caxambú: [S.n.], 2017.
- RAMALHO, J. R. Reestruturação produtiva, neoliberalismo e o mundo do trabalho no Brasil: anos 1990 e 2000. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. A. N. (Org.). *O Brasil republicano: o tempo da Nova República: da transição democrática à crise política de 2016*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 2018. p. 193-217.
- RAMALHO, J. R.; RODRIGUES, I. J. Sindicalismo do ABC e a Era Lula: contradições e resistências. *Lua nova*, São Paulo, n. 104, p. 67-96, 2018.
- RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. Um perfil dos trabalhadores do consórcio modular. In: RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (Org.). *Trabalho e desenvolvimento regional: efeitos sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.
- RAMALHO, J. R.; SANTOS, R. S. P. Trabalho e ação sindical em redes globais de produção. *Tempo social*, v. 30, n. 1, p. 9-29, 2018.
- REDE BRASIL ATUAL. GM fica, mas quer redução drástica de direitos, diz sindicato. *Rede Brasil Atual*, 23 jan. 2019. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2019/01/gm-fica-mas-quer-reducao-drastica-de-direitos-diz-sindicato>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- REIS, A. Sindicato diz que Ford “vai pagar preço” por fechar fábrica em São Bernardo. 19 fev. 2019. In: UOL: o melhor conteúdo. Versão em português. São Paulo, 1996-2019. Disponível em: <https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2019/02/19/sindicato-diz-que-ford-vai-pagar-o-preco-por-fechar-fabrica.htm>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- RODRIGUES, I. J. *Sindicalismo e política: a trajetória da CUT*. São Paulo: Scritta: FAPESP, 1997. 281 p.
- RODRIGUES, I. J. (Org.). *O Novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis: Editora Vozes, 1999. 248 p.
- RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. Trabalhadores, indústria automotiva e região: por que comparar o ABC Paulista com o Sul Fluminense. In: RODRIGUES, I. J.; RAMALHO, J. R. (Org.). *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos*. São Paulo: Annablume, 2007. p. 13-43.
- RODRIGUES, L. M. *CUT: os militantes e a ideologia*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990a. 143 p.
- RODRIGUES, L. M. O sindicalismo corporativo no Brasil. In: RODRIGUES, L. M. (Org.). *Partidos e sindicatos: escritos de sociologia política*. São Paulo: Ática, 1990b. p. 46-76.
- ROMERO, C.; OLMOS, M. GM e Doria negociam incentivos após 2023 em troca de aportes de R\$ 9 bi. *Valor econômico*, 1º fev. 2019. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/6100135/gm-e-doria-negociam-incentivos-apos-2023-em-troca-de-aportes-de-r-9-bi>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- SANTANA, M. A. Classe trabalhadora, confronto político e democracia: o ciclo de greves do ABC Paulista e os

desafios do sindicalismo atual. *Lua nova: Revista de cultura e política*, n. 104, p. 19-65, 2018.

SANTOS, R. S. P. *A construção social da região: desenvolvimento regional e mobilização sócio-política no Sul Fluminense*. 2006. 233 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

SENTI meus sonhos ruindo”, diz metalúrgico sobre fechamento da Ford em SP. *Jornal GGN*, 21 fev. 2019. Disponível em: <https://jornalgnn.com.br/industria/senti-meus-sonhos-ruindo-diz-metalurgico-sobre-fechamento-da-ford-em-sp/>. Acesso em: 3 abr. 2019.

SILVA, F. T. Reforma trabalhista afeta os princípios de solidariedade, de direitos e de justiça social. Entrevista concedida a Luis Fernando M. Costa. *Jornal da UNICAMP*, Campinas, 2017.

SOUZA MARTINS, H. H. T. D. *O Estado e a burocratização do sindicato no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec, 1979. 190 p.

UNCTADSTAT. *Foreign direct investment: inward and outward flows and stock, annual table summary (1970-2017)*. 2018. Disponível em: <https://unctadstat.unctad.org>. Acesso em: 26 mar. 2019.

VÉRAS DE OLIVEIRA, R. Sindicalismo e terceirização no Brasil: pontos para reflexão. *Caderno CRH*, Salvador, v. 28, n. 75, p. 545-567, 2015.

WEBER, M. *Ensaio sobre a teoria das Ciências Sociais*. São Paulo: Ed. Moraes, 2003.

## CHANGES IN LABOUR LAW, TRADE UNION AND MULTINATIONAL COMPANIES

José Ricardo Ramalho  
Rodrigo Salles Pereira dos Santos  
Iram Jácome Rodrigues

The text aims at relating recent changes in the Brazilian labour legislation (mainly after the Labour Reform, approved by the National Congress in 2017) with the interests of the multinational companies based in the country, taking as an example the automotive industry. The purpose is to identify how, in the last years, the reduction of labour protection and the increase in employment instability have been used by companies to raise the control over workers and to disqualify trade union action. Precarious jobs, and the use, now legal, of subcontracting, have been incorporated to production, and have strengthened strategies that stress on work to improve their economic results.

KEYWORDS: Labour Reform. Trade union action. Multinationals companies. Automotive industry. Subcontracting.

## CHANGEMENTS DANS LE DROIT DU TRAVAIL, LES SYNDICATS ET LES MULTINATIONALES

José Ricardo Ramalho  
Rodrigo Salles Pereira dos Santos  
Iram Jácome Rodrigues

La proposition du texte est de faire le lien entre les récents changements apportés à la législation brésilienne du travail (principalement de la réforme du travail approuvée par le Congrès national, en 2017) avec les intérêts des multinationales installées dans le pays, en prenant comme un exemple de l'industrie automobile. Il cherche à identifier comment, ces dernières années, la réduction de la protection du travail et l'aggravation de l'instabilité de l'emploi ont été utilisées par les entreprises pour accroître le contrôle sur les travailleurs et disqualifier l'action de leurs institutions de représentation. La précarisation des liens d'emploi et l'utilisation, désormais légale, externalisée et quarteirisation ont été incorporées dans les activités productives et des stratégies approfondies visant à travailler comme moyens d'obtenir de meilleurs résultats économiques.

MOTS-CLÉS: Réforme du travail. Action syndicale. Multinationales. Industrie automobile. Sous-traitance.

**José Ricardo Ramalho** – Professor Titular do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia da UFRJ. Doutor em Ciências Sociais (Ciência Política) na Universidade de São Paulo. Pós-doutorado na Universidade de Londres (UK) e na Universidade de Manchester (UK). Pesquisador do CNPQ e da FAPERJ (Cientistas do Nosso Estado). Sua atuação acadêmica está mais voltada para a área da Sociologia do Trabalho e seus principais temas de pesquisa são: relações de trabalho na indústria; sindicato e sindicalismo; reestruturação produtiva e distritos industriais; trabalho, emprego e desenvolvimento econômico regional e local; identidade operária. Autor e coautor de várias publicações em revistas científicas e livros. Entre eles: *Estado Patrão e Luta Operária: o caso FNM*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1989; *Trabalho e Sindicato em antigos e novos territórios produtivos*. São Paulo: Annablume, 2007; *Trabalho e ação sindical no Brasil contemporâneo*. São Paulo: Annablume, 2015.

**Rodrigo Salles Pereira dos Santos** – Professor Adjunto do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia & Antropologia (PPGSA), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Bolsista Jovem Cientista do Nosso Estado (JCNE) pela FAPERJ e Assistente Editorial da revista *Sociologia & Antropologia*. Atua na subárea de Sociologia Econômica, possuindo experiência nos temas da mudança social, desenvolvimento, trabalho, mineração, siderurgia e indústria automobilística. Coordena os grupos de pesquisa Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente (DTA) e Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade (PoEMAS). É membro do Comitê Nacional em Defesa dos Territórios frente à Mineração (CNDTM) e assessora o Movimento Nacional pela Soberania Popular frente à Mineração (MAM). Publicações recentes: Ramalho, J. R.; Santos, R. S. P. Trabalho e Ação Sindical em Redes Globais de Produção. *Tempo Social*, v. 30, p. 9-29, 2018; Doering, H.; Santos, R. S. P.; Pocher, E. New Developmentalism in Brazil? The need for sectoral analysis. *Review of International Political Economy*, v. 24, p. 332-262, 2017.

**Iram Jácome Rodrigues** – Doutor em Sociologia. Professor Associado (Livre-Docente) do Departamento de Economia da Universidade de São Paulo e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP), com pós-doutoramento pela Universidade de Cambridge (UK). Pesquisador do CNPq. Atua na área de Sociologia, com ênfase em Sociologia do Trabalho, principalmente nos seguintes temas: ação coletiva, sindicalismo e desenvolvimento regional; relações de trabalho e organização de interesses; sindicalismo e política; trabalho e sindicalismo. Autor e coautor de várias publicações em revistas científicas e livros. Entre eles: *Sindicalismo e Política: a trajetória da CUT (1983-1993)* (2ª ed. São Paulo: Ltr, 2011); *Trabalho e Sindicato em antigos e novos territórios produtivos* (São Paulo: Annablume, 2007); *Trabalho e ação sindical no Brasil contemporâneo* (São Paulo: Annablume, 2015).

