

747 – Renault

A greve que “freou” as demissões no Brasil



SINDICATO DOS
METALÚRGICOS
DA GRANDE CURITIBA

Filiado à



Uma publicação do Sindicato dos
Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC)

metal

Edição 12 | Julho 2021

revista



SINDICATO DOS
METALÚRGICOS
DA GRANDE CURITIBA

102
anos
1920 - 2022
Mais de um século de lutas



SUMÁRIO

PARTE I

- 4 Editorial - Conquistas são fruto de muito trabalho e persistência
- 6 747 - Renault. A greve que “freou” as demissões no Brasil
- 8 Mobilização
- 16 Audiência pública
- 22 Justiça manda Renault reintegrar 747 metalúrgicos e pagar os dias parados
- 28 Unidade na Luta
- 31 Famílias e Comunidade
- 36 Incentivos fiscais e ajuda financeira a Renault
- 37 Imprensa
- 38 Apoio internacional
- 43 Depoimentos

PARTE II

- 49 Luta de olhares: A greve da Renault na mídia
- 61 Referências

EXPEDIENTE

A MetalRevista é uma publicação do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC), voltada aos trabalhadores associados.

Editorial: Sérgio Butka - Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba

Texto – parte 1: Paulo Cezar Pedron

Texto – parte 2: Rodrigo Rodriguez Tavares

* Todas as informações, opiniões e imagens constantes nesta edição da revista são de responsabilidade exclusiva dos autores.

Participaram da elaboração desta publicação os estagiários do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, Fábio Wroblewski Filho, Gabriel Brun Perin - entrevistas -, Adila Fernandes e Nathalia Monika Rolinski - pesquisa de conteúdo.

Revisão: Cida Grecco

Projeto Gráfico e Diagramação: Rafael Ferrer Kloss

Edição: Victor Augustus Graciotto Silva

Tiragem: 22 mil exemplares.



Conquistas são fruto de muito trabalho e persistência

Sérgio Butka
Presidente do Sindicato dos
Trabalhadores Metalúrgicos
da Grande Curitiba

Há muitos anos ouvi de um palestrante algo que me marcou bastante. Ele dizia da importância da persistência e de termos objetivos em nossas vidas. Que quando se tem objetivos claros, é preciso buscar caminhos, alternativas, criar estratégias para alcançá-los. Jamais desistir. Usou um exemplo significativo. Disse ele que quando a gente vê uma grande rocha se quebrar, podemos imaginar que foi aquela última martelada desferida, que fez com que ela quebrasse. Mas na verdade, refletia, não foi assim. Foram milhares de outras marteladas dadas anteriormente, e que ninguém viu, que foram causando pequenas rachaduras em sua estrutura, que ajudaram a quebrar algo que parecia impossível. A martelada final foi apenas mais uma delas. Sem a persistência e objetivo claro de quem estava martelando, essa rocha possivelmente jamais seria quebrada.

Esse exemplo reflete bem a vida de uma entidade sindical e de seus trabalhadores. Um sindicato forte se constrói todos os dias. É na porta de fábrica enfrentando o capital. Entregando jornal, levando informação e conversando com os trabalhadores, organizando cursos e seminários para qualificar nossas lideranças. É fundamental conhecermos a realidade do chão de fábrica, as boas ou más condições de trabalho. E assim vai se conquistando pequenas vitórias no dia a dia, ganhando com isso cada vez mais a confiança dos seus representados, tornando o sindicato cada vez mais forte. Isso requer trabalho e persistência.

Falo isso por exemplo, porque muitas vezes a gente olha para uma conquista histó-

rica como essa, que inclusive motivou essa publicação, e não faz ideia da quantidade de “marteladas” que foram dadas anteriormente nessa “pedra”. Foi isso que ajudou a construir essa garra, essa confiança entre trabalhador metalúrgico e sindicato.

Isso não acontece exclusivamente na Renault, mas em praticamente toda a categoria. Explica por que conquistamos as melhores PLRs – Participação no Lucro das Empresas –, do País e aumento real, apesar das sucessivas crises econômicas. Não é mágica, nem sorte. Muito menos foram presentes dos patrões. É fruto de muito trabalho. É fruto da união e confiança entre trabalhador, trabalhadora e sindicato.

O resultado desse trabalho está aí, estampado nessa revista. Narra um momento especial, não só para a nossa categoria, mas para o Brasil. Depois de 21 dias de greve conseguimos na Justiça a reintegração de todos os 747 trabalhadores demitidos e o pagamento dos dias parados. Conseguimos impedir que essa prática de demissão em massa fosse adotada no Brasil. Grandes empresas estavam esperando o desfecho da nossa luta para começarem a demitir. Como fomos vitoriosos, isso não aconteceu. Por isso a solidariedade e apoio de todas as centrais sindicais à nossa luta.

Quero dizer aos patrões em nome de todos e todas as metalúrgicas da Grande Curitiba, que sempre fomos e sempre sere-mos resistência. Nosso objetivo é garantir conquistas para todos os trabalhadores. Para isso não medimos esforços. A receita nós já temos: muito trabalho e persistência.



Sérgio Butka, presidente do Sindicato dos Trabalhadores metalúrgicos da Grande Curitiba e da Força Sindical-Pr.

747 – Renault

A greve que “freou” as demissões no Brasil

PAULO CEZAR PEDRON

Curitiba, dia 21 de julho de 2020, 14 horas. Tarde quente. Início da pandemia no Brasil. Medo e insegurança dominavam os noticiários do país. Reunidos via on-line a diretoria do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba – SMC – sua assessoria jurídica e a direção da fábrica da Renault no Brasil, para mais uma rodada de reuniões. A primeira tinha ocorrido em fevereiro. Em discussão a proposta da empresa para a demissão de 800 trabalhadores, diminuição dos salários, terceirização de mil e cinquenta postos de trabalho, dentre outras perdas para os trabalhadores. Os metalúrgicos não tinham ideia de que essa seria a última, antes da deflagração de uma das maiores e mais significativas greves dos 100 anos de história da entidade. Ninguém da diretoria do SMC poderia imaginar o que estava se passando por trás daquela reunião. Enquanto “negociava” com os representantes dos trabalhadores, a direção da Renault já colocava em andamento a demissão de 747 metalúrgicos e metalúrgicas, em meio há umas das mais graves crises sanitárias que a humanidade já viu, sem efetiva negociação com os trabalhadores.

“Estava tudo preparado. Enquanto estavam reunidos com a gente, eles – direção da Renault – enviaram telegramas para a casa dos companheiros. Os familiares entraram em pânico. Na fábrica os trabalhadores ficaram sabendo que estavam demitidos pelas suas mulheres, filhos e até por vizinhos”, desabafa Sérgio Butka, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba e presidente da Força Sindical

Paraná. “Os relatos que começamos a receber no meio da reunião era de que tinham trabalhadores tendo seus crachás arrancados e sendo postos para fora da empresa por segurancas. Como se fossem criminosos”.

O presidente do SMC revela que a Renault tentou impedir o sindicato de atuar. “A empresa já tinha organizado o transporte de todos, para tentar evitar que os trabalhadores se organizassem. Tentaram desmobilizar. A tática não deu certo. Nossos diretores conseguiram organizar todo aquele povo. Organizamos rapidamente uma assembleia, já com a presença de três caminhões de som. Já estava escuro. Foi emocionante quando o Nelsão - vice-presidente do sindicato, Nelson da Silva Souza – pediu para quem concordava em paralisar as atividades da empresa até todos os 747 serem readmitidos, erguessem seus celulares e ligassem as lanternas. Foi uma cena muito forte e nos deu muita força. Mostrou nossa unidade. Essa foto foi tão significativa que acabou sendo publicada em vários jornais do mundo todo”. Essa foto está estampada na capa dessa publicação.

A decisão da empresa acabou por gerar uma onda de protestos e manifestações de entidades sindicais, de parlamentares, do Brasil e do exterior, além do governo do Estado e do Ministério Público. Mas foi na Justiça que a montadora sofreu sua mais derrota. A juíza Sandra Mara de Oliveira Dias, da 3 Vara do Trabalho de São José dos Pinhais, em sua decisão em ação proposta pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, dia 5 de agosto, mandou a empresa reintegrar todos os 747 trabalhadores, pagar os dias parados e retomada imediata das ne-

gociações. Mas os trabalhadores só decidiram pelo fim da greve dia 11 de agosto, após negociação com a empresa que culminou com a reintegração de todos os metalúrgicos e pagamento dos dias parados. “Sem dúvida nenhuma tivemos uma grande vitória, após 21 dias de greve. Presente melhor não poderia existir para comemorarmos os 100 anos do nosso Sindicato”, avalia Sérgio Butka, ao receber a notícia da decisão judicial. Para ele, esta decisão foi o resultado de muita mobilização dos trabalhadores da Renault, somado ao histórico de lutas da entidade. “Ninguém aqui mediu esforços: a diretoria, os trabalhadores, seus familiares, comunidade, todas as centrais sindicais, parte da classe política e Ministério Público”. A análise do presidente do SMC pode ser confirmada nas entrevistas desses personagens que estão presentes nesse livro. Ele afirma que estava percebendo que a intransigência, a radicalização da montadora era algo planejado. Por isso a entidade já estava imaginando essa possibilidade de demissões coletivas. “Estava tudo preparado por eles. Simplesmente demitiram através de telegramas para a casa dos trabalhadores, avisando ... olha, você está demitido. Não é com esse desrespeito que se trata aqueles que ajudaram a construir uma das fábricas mais importantes do nosso parque industrial”. Mas o que mais deixou Butka e os demais diretores indignados, foi a demissão de trabalhadores infectados por Covid, cipeiros – trabalhadores eleitos para cuidar da saúde e segurança na fábrica e com estabilidade no emprego -, dirigentes sindicais e até trabalhador hospitalizado em UTI – Unidade de Terapia Intensiva. “Isso foi uma atitude de um extremismo e de

Paulo Cezar Pedron é jornalista formado pela Universidade Federal do Paraná em 1989, coordenador do setor de comunicação do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba de 1998 a 2008. Colunista político do “Jornal do Estado” de 1989 a 1996. Presidente do Instituto de Defesa dos Direitos Humanos de 1996 a 2018. Diretor de Comunicação da Anistia Internacional de 1997 a 1999. Diretor geral e apresentador do primeiro programa no Brasil de direitos humanos de tv em canal aberto, “ARENA”, transmitido pela TV Bandeirantes e TV Record em 1996 e 1998. Especialização “El Papel do Sindicalismo em La Lucha Contra el Trabajo Infantil”, OIT - Organização Internacional do Trabalho – em Turin, Itália e Genebra, Suíça. Pós Graduação em Gestão em Políticas Sociais, Faculdades Integradas Espírita, 1999 e 2000. Coordenador do projeto “Escola Participativa: Construindo Segurança”, premiado pela Unesco como uma das três melhores experiências de governabilidade local da América Latina. Selecionado pelo PENUD e Ministério da Justiça como uma das melhores experiências de combate à violência do país. Consultor e pesquisador da Secretaria Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente, em 2002. Fundador e membro do Conselho Permanente de Direitos Humanos do Estado do Paraná, de 2005 a 2015. Conselheiro do Programa de Proteção à Testemunha do Estado do Paraná, desde 2005. Coordenador Geral de Mídia do Ministério da Justiça no programa de ensino à distância para as forças de segurança do país. Membro da coordenação organizadora da Conferência de Segurança Pública do Estado do Paraná, 2008 e membro do Comitê de Implementação da Coordenação Contra o Tráfico de Seres Humanos, em 2013. Fez parte do Comitê Contra a Tortura do Estado do Paraná, 2012 a 2013. Coordenador do projeto “100 Anos” do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba e um dos autores do livro “100 Anos de Lutas – Histórias das Lutas do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba”, em parceria com o Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, de 2019 a 2021. Presidente da AVIS - Associação pela Vida e Solidariedade-, executora do programa de Proteção à Testemunha do Estado do Paraná, 2021.

um desrespeito sem precedentes em nossa categoria”.

Ezequiel Romão Pereira, diretor do sindicato e trabalhador da Renault, também acredita que a multinacional tinha tudo planejado, “o que causou mais indignação ainda”. Ele afirma nunca ter vivido algo parecido em toda a sua vida sindical. “Nunca vi tanta tristeza. Homens, pais de família, mães de família, humilhados pela Renault. Muita gente chorando, desesperadas. Foi um dos dias mais difíceis da minha vida. Não gosto nem de lembrar”.

“Formigão”, como é conhecido, desabafa: “Queriam negociar o que não se negocia: A dignidade dos trabalhadores”. Foram muitas reuniões, sem que ocorresse nenhum avanço. “A empresa se mostrava intransigente. Queria que os trabalhadores deixassem para trás os seus direitos conquistados com muita luta”, lembra. “Foram oito greves desde o início das atividades. Conquistamos diminuição da jornada de trabalho, aumento salarial bem acima da média nacional e participação nos lucros da empresa – PLR. Isso sem falar na melhoria nas condições de trabalho. Eles ignoraram a força dos trabalhadores. Tentaram passar cima do sindicato”. Jamil D’Ávila é secretário geral do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba e funcionária da Volkswagen. Para ele, “a empresa se mostrou o tempo inteiro muito intransigente. Queria que os trabalhadores abrissem mão dos seus direitos conquistados com muita luta”. Ele afirma que acabaram demitindo trabalhadores com mais tempo de empresa para substituí-los por uma mão de obra mais barata. “Então as empresas contratam trabalhadores mais jovens, com mais força de trabalho, com disposição de ser mais submisso, digamos assim e, recebendo menos”.

Alceu Luiz dos Santos, segundo vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, é funcionário da Renault, na avaliação dele, a greve ocorreu porque a multinacional estava “empurrando com a barriga as negociações. Estávamos negociando há alguns meses, mas só apresentavam propostas muito ruins”. Para “gaúcho”, como é mais conhecido, a greve só aumentou as tensões que se iniciaram desde a troca da direção da empresa no Brasil. “As relações sempre haviam sido cordiais. Isso mudou há mais ou menos dois anos quando houve uma troca na diretoria. A partir de então houve um desgaste nas relações. Era evidente a tentativa de desmobilizar”.

Gaúcho disse que a ação da montadora de demitir em massa foi inesperada, pois ocorreu no meio de uma negociação. “Comunicaram as demissões e pararam imediatamente a produção. Colocaram os trabalhadores para fora da fábrica. O imediatismo desse evento demonstra que houve planejamento, embora ainda mantivesse uma falsa negociação com o Sindicato”. Ele considerou as demissões ilegais e imorais.

“Primeiramente ilegais por mandarem embora funcionários com estabilidade, gestantes, cipeiros e dirigentes sindicais, todos protegidos pela lei. Imorais, porque demitiram trabalhadores doentes”.

“Desligando os operadores com bastante tempo de empresa através de telegrama, cartinha...”

Ele destaca que “as greves na Renault eram geralmente curtas, pois logo se estabelecia o diálogo e começavam as negociações. Mas essa última não foi assim. Eles não estavam interessados no diálogo. Só começaram a negociar de fato, depois da decisão da Justiça”. Para ele, o apoio internacional foi fundamental. “A solidariedade que tivemos de entidades sindicais de outras categorias, das centrais sindicais, da sociedade em geral, de outros países e das famílias dos trabalhadores, foi fundamental para continuarmos na luta”. Como aprendizado, Gaúcho acredita que ficou mais que evidente a necessidade de os trabalhadores estarem unidos, inclusive internacionalmente. “É preciso que os movimentos sindicais nacionais e internacionais estejam sempre em diálogo, pois as estratégias utilizadas em um lugar são replicadas em outros. Independente da categoria sindical”.

Derson Gonçalves dos Reis, mais conhecido como “Pica Pau”, também é diretor do Sindicato e contratado pela Renault. “Ingresssei no Sindicato em 2011. Era líder de produção no setor de montagem. Como eu era mais conhecido no meu setor, precisa fazer algo para me destacar. Resolvi pintar meu cabelo de vermelho para chamar a atenção. Daí nasceu meu apelido, Pica Pau”, conta. O ingresso no mundo sindical fez a vida dele dar um novo sentido. “Nunca gostei de injustiça. Principalmente dentro da empresa. Entrar para o Sindicato fortaleceu essa minha ação. Aprendi que não podia agir isoladamente”.

Ele reforça a fala do Gaúcho e Ezequiel. Destaca que em 2018 começou a mudar a direção da empresa. “Trocaram o diretor de RH -Relações Humanas- e depois o gerente de relações trabalhistas. Já imaginávamos que nas próximas negociações tudo poderia acontecer, inclusive as demissões. Mas não podíamos imaginar que seria desse jeito”. Pica Pau revela que a forma como as demissões foram feitas é que foi inaceitável. “Desligando os operadores com bastante tempo de empresa através de telegrama, cartinha. Isso foi um fato que muito ruim, mas a gente já imaginava que tudo poderia

vir dessa diretoria nova que aí está. Nada mais nos surpreende vindo dessa nova direção que está na fábrica”. Ele também considerou essa, a greve mais difícil. “Nos outros anos que a gente fez negociações, fazia um dia, dois dias, três dias de greve. Mas essa, quando ela se iniciou, a gente sabia que poderia ter um tempo longo. Porque a empresa, ela veio para o enfrentamento. O Sindicato é muito forte aqui no chão de fábrica. Essa nova diretoria foi contratada para tentar desestabilizar o Sindicato e com isso retirar conquistas dos trabalhadores. Mas o resultado foi outro. O Sindicato não tem essa força à toa. Estamos mais fortes que nunca”. Ele afirma que passava praticamente 24 horas na frente da Renault. “Greve não é uma coisa fácil. Só ia para casa tomar banho e ver a família. Já voltava. A gente estava muito focado, determinado mesmo”.

Paulo Roberto dos Santos Pissinini Junior é diretor do sindicato e trabalhador da Renault desde a sua instalação. Segundo ele, a multinacional francesa não teve respeito e sua direção agiu de forma desumana, não levando em consideração a insegurança que reinava no País, com a pandemia. Acredita que a multinacional avaliou mal a capacidade de mobilização da categoria. “Desde 2016 o movimento sindical brasileiro estava sendo atacado. O objetivo era enfraquecer as entidades para poder retirar os direitos trabalhistas e previdenciários. Mas eles não fizeram a leitura correta do respeito que a nosso sindicato tem. Os trabalhadores sabiam que podiam contar com a gente. Por isso a resistência foi forte e conseguimos a reintegração de todos e todas”.

Há 22 anos trabalhando na Renault, Gilberto Miranda de Oliveira é delegado sindical na Renault desde 2002. Ele analisa a greve em outra perspectiva. Destaca que não dá para olhar para um movimento desses, por exemplo, e imaginar que ela aconteceu por acaso. “O maior trabalho sempre antecede a greve. A gente vai conversando. Informando, orientando o trabalhador. Explicando o que estamos reivindicando e o que a empresa está oferecendo. Atualizando como estão as negociações. Tirando as dúvidas. O trabalhador precisa estar consciente do que está acontecendo. É esse corpo-a-corpo, esse trabalha de base, que faz a diferença na hora de decidir pela paralisação”. É por isso, segundo ele, que o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba tem a maioria dos trabalhadores junto nas lutas. Ele acredita ser importante destacar o que considera fundamental para o fortalecimento das lutas. “Os diretores do sindicato sempre assumem o comando das mobilizações, para evitar que o trabalhador, que não tem estabilidade, se exponha. Para evitar que ele sofra represálias. O trabalhador, a trabalhadora, precisa é participar das assembleias e decidir no voto. Nós é que ocupamos a frente da fábrica e as portarias. Tudo para preservar o trabalhador. E nessa greve não foi diferente”.



MOBILIZAÇÃO

O advogado Jefferson Alhanser de Almeida Rosa, na ocasião da greve, era responsável pela coordenação de relações de trabalho na Secretaria de Justiça, Família e Trabalho, do governo do Paraná. “Todo este tipo de conflito acaba na minha coordenação”. Ele lembra que era um fim de tarde quando recebeu uma ligação de um diretor do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, comunicando que a Renault havia demitido 747 trabalhadores, sem negociação com a entidade. “Foi uma grande confusão. Foi um baque muito grande. Não conseguia entender como uma empresa que recebeu tantos incentivos fiscais, tantos benefícios do estado, estava agindo daquela forma”, relata. Ele conta que Mauro Rockenbach, secretário de Justiça, Família e Trabalho do governo do Paraná, o chamou para que acompanhasse de perto a situação. “Preciso que vocês fiquem de prontidão, quero que conversem com sindicato e com a Renault.

Preciso entender o que está acontecendo”, alertou Rockenbach.

Jefferson disse nunca ter visto uma disputa tão acirrada. “O Sindicato nos mandou um ofício bem objetivo. Cobravam do governo uma posição em defesa dos empregos. Foi uma cobrança bem forte. Questionavam como uma empresa que recebeu tantos incentivos fiscais e que tinha como contrapartida a geração de empregos, estava demitindo tanta gente sem sequer negociar com a entidade sindical. Até cipeiros, pessoas na UTI e dirigentes sindicais. E a empresa, por sua vez, dizia que os trabalhadores tinham tomado uma decisão muito radical, que foi a greve. Por outro lado, o Sérgio Butka dizia que eles (Renault) esperavam que o Sindicato fizesse o quê diante de tamanha arbitrariedade”. Ele disse que foi para frente da fábrica, para ver o que estava acontecendo. “Não dá para tomar decisões ficando atrás numa mesa, preso numa sala. Tinha que ir ao local, ver o que realmente estava acontecendo”. Disse que ficou impressionado com a organização e a

determinação dos trabalhadores.

“A greve foi muito bem feita, muito bem estruturada. E vamos falar a verdade, ninguém consegue aquele nível de mobilização por nada. Eles tinham consciência da luta que estavam travando”. Revelou que quando voltou à secretaria, falou com a sua chefe, Suelen Glinski Rodrigues dos Santos sobre a presença de muitos policiais militares em frente a fábrica. “Isso está gerando um estresse desnecessário. O pessoal tá mobilizado. Eu cheguei lá eu vi ônibus, quatro, cinco, seis ônibus passando vazios. Vazios! Os trabalhadores não estão entrando nos ônibus disponibilizados pela empresa para irem trabalhar. Não tem necessidade de todo esse aglomerado de polícia lá. A gente realmente tem que conversar. A gente tem que entender que os trabalhadores não querem entrar para trabalhar enquanto os 747 metalúrgicos não forem readmitidos”. Destaca que como estavam no início da pandemia, havia o receio de uma possível aglomeração. “Os trabalhadores mantiveram distanciamento, usando máscaras [...] achei um movimento com uma direção muito responsável”.

“Numa das primeiras reuniões que tive com o secretário, pedi a ele para ligar para o coronel Rômulo Marinho, secretário de Segurança Pública do governo do Paraná, pra retirar as viaturas da polícia da frente da Renault. Eu lembro que meu primeiro pedido para o secretário Mauro Rockenbach:



Nessa foto dá pra ter a dimensão da força do movimento que exigia a anulação das demissões e a retomada das negociações.

“Liga pro Coronel Rômulo Marinho e peça pro coronel retirar no mínimo, no mínimo, noventa por cento das viaturas de frente da Renault. Isso está causando um estresse. Está causando um desconforto. A polícia tem que ficar na rua cuidando do cidadão e não constringendo trabalhador em porta de fábrica”, revela. Ele disse que o secretário ligou para Sérgio Butka e avisou que a polícia seria retirada. “Essa ação diminuiu muito o estresse”.

Jefferson afirmou que a secretaria não sabia das demissões de cipeiros, de dirigentes sindicais, muito menos de trabalhador em UTI. “Olha, eu só fiquei sabendo disso no momento que a gente começou as negociações. Eu falei par o secretário: a situação é muito mais grave do que eu imaginei que fosse. Não estamos tratando somente de demissões. Nós estamos tratando também de uma questão humanitária. Por incrível que pareça, a Renault não sabia explicar o porquê daquelas demissões. Trabalhador que estava em tratamento médico, em UTI, demitido? Cipeiros, dirigentes sindicais? Trabalhadores sendo demitidos por telegrama? Nem o responsável pelas relações trabalhistas, nem o advogado da montadora, souberam explicar o porquê desse tipo de atitude”. E completou: “Não tivemos nenhum princípio de estabilidade respeitado pela Renault”.

O secretário de Justiça, Família e Trabalho do governo do Paraná, Mauro

Rockenbach, garantiu que sua pasta acompanhou de perto o conflito envolvendo a Renault e o Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba. “Fomos comunicados oficialmente das demissões e da greve, pelo Sindicato. Tínhamos que agir. A situação era complexa”, analisa. Mauro conta que participou de uma reunião em que estavam presentes o governador Ratinho Junior (PSC), Sérgio Butka, o Nelsão e o deputado estadual Luiz Cláudio Romanelli - PMDB-, vice-presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

Para o secretário de Justiça, Família e Trabalho do Estado do Paraná, o problema da montadora é bem mais complexo. “Nós temos que entender que o caso da Renault não era um caso simples. Ela vinha debilitada não somente da questão da pandemia da covid. Ela vinha debilitada porque pertence a um grupo em que tem Renault, Mitsubishi e Nissan e que teve um presidente mundial, que deu uma aprontada. Esse cara lá do Japão, foi condenado, preso, depois acabou saindo. A Renault levou um baque muito grande nesse sentido. E ela estava tentando fazer um realinhamento mundial [...] demitiram duas mil e poucas pessoas. No México demitiram mil e quinhentos. Mil e seiscentas na fábrica da Nissan. Na Malásia a fábrica da Mitsubishi fechou”. Ele considerou um erro estratégico as demissões aqui, uma vez que a empresa investiu muito no treina-

mento desses funcionários, e agora estava perdendo isso. “Não considero essa decisão como uma decisão inteligente”.

Rockenbach lembra que a situação aqui é diferente, uma vez que o Estado do Paraná “foi ‘sócio’ da Renault, desde a sua instalação”. O secretário estava se referindo aos incentivos fiscais que a montadora e as empresas que vieram junto com ela receberam. “Nesse sentido a empresa deveria ter tentado outras formas para a solução do problema, menos a demissão de 747 trabalhadores”. Ele acredita que as dificuldades na negociação também se deveu ao fato de os representantes da fábrica não terem autonomia pra decidir. “Quem sentava na mesa para negociar pelos trabalhadores era o Sindicato dos Metalúrgicos. Tinha autonomia e respaldo, poder de decisão. No caso da Renault, não. Quem falava em nome dela tinha que levar a proposta para o presidente aqui no Brasil, que submetia para a direção na França, que estavam com um pensamento equivocado. Não conheciam a realidade do que estava ocorrendo aqui. Por isso essa vitória (reintegração dos demitidos com pagamento dos dias parados determinado pela Justiça do Trabalho) foi tão grande”. Ele elogiou a decisão do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba de contar toda essa luta e conquista, num livro. “Parabenizo essa iniciativa, porque isso tem que ficar eternizado. Faz parte da história”.



Ato ecumênico em frente a montadora teve a participação dos trabalhadores e trabalhadoras em greve, seus familiares e a comunidade de São José dos Pinhais.



Os trabalhadores e as trabalhadoras estiveram presentes em todos os momentos de decisão.



Nas assembleias e manifestações, os trabalhadores e as trabalhadoras denunciaram também o descaso do governo federal, que não tomou nenhuma atitude, mesmo diante das 747 demissões.



Diretores do Sindicato e trabalhadoras e trabalhadores da Renault em manifestação, buscando o apoio da sociedade.



Grevistas em passeata no centro de São José dos Pinhais denunciando as demissões.



Os protestos em frente as concessionárias da Renault foram organizadas pelas centrais sindicais e ocorreram em todo o Brasil.



Trabalhadoras e trabalhadores participando de ato ecumênico no centro de São José dos Pinhais.



2900



**SINDICATO DOS
METALÚRGICOS**
SÃO PAULO E MOGI DAS CRUZES

RENAU
PAIS DE FAMÍ
NÃO ÀS



**NÃO DEMITE 747
TRABALHADORES EM PLENA PANDEMIA.
NÃO AS 750 DEMISSÕES!**



"Comerciantes apoia a Greve na Renault em Curitiba! Não as 750 demissões!"



Os protestos em frente as concessionárias da Renault foram organizadas pelas centrais sindicais e ocorreram em todo o Brasil. Todas as centrais sindicais de trabalhadores do país apoiaram a greve. Organizaram nas principais cidades do Brasil manifestações de protestos em frente as concessionárias da Renault. Os maiores jornais do país cobriram os protestos

AUDIÊNCIA PÚBLICA

Diante da dificuldade em dialogar, em encontrar uma solução negociada com a empresa e reverter as demissões, o Sindicato solicitou a Assembleia Legislativa do Paraná audiência pública e ela aconteceu no dia 31 de julho. “Nosso objetivo era mostrar para a sociedade paranaense e para as instituições, a injustiça que estava acontecendo e, ao mesmo tempo, comprometer nossas autoridades com a busca de uma solução”, afirma Butka. Participaram dessa audiência pública representantes da Câmara dos Deputados -três deputados federais-, da Assembleia Legislativa - sete deputados estaduais-, representantes do governo do Estado, do Judiciário, do Ministério Público, da Renault e, obviamente, do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba.

“Governo tem obrigação de exigir da Renault a contrapartida da manutenção de empregos”, Sérgio Butka

Em sua fala na audiência, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, Sérgio Butka, alertou para que se tivesse mais atenção nos acordos de incentivos fiscais concedidos às grandes multinacionais. Segundo ele, elas vêm em busca de benefícios, mas sem nenhum compromisso social. “Lembro que lá nos anos 90, quando começou-se a falar que montadoras viriam para cá, e que a cidade seria São José dos Pinhais, os metalúrgicos da Grande Curitiba tomaram a decisão de participar da eleição para a câmara de vereadores de São José. Isso para podermos interagir com o executivo municipal nas concessões, nos benefícios que seriam dados tanto no município quanto no Estado. Estávamos percebendo, desde aquela época, que estas empresas estavam tendo concessões em demasia, sem que a sociedade sequer conhecesse o teor desses benefícios. Tudo feito às escuras. Meio clandestino. Passaram dez, quinze, vinte anos e até hoje não sabemos corretamente quais são as concessões para

as grandes multinacionais que vieram para cá”, alerta.

O sindicalista afirmou que cobrou do governador que exigisse da Renault a manutenção dos empregos. “Falamos isso para o governador. Você tem obrigação sim de exigir da Renault a contrapartida da manutenção de empregos”. Butka lembra que essa falta de compromisso de manutenção de emprego não é só da montadora francesa. Todas as empresas que recebem incentivos no Paraná, quando os sindicatos endurecem a negociação, a primeira atitude é demitir. “Muitas vezes o Estado acaba sendo conivente com essa situação. Demitir trabalhadores agora numa pandemia, sem esgotar todas as negociações, acho que é não só uma infelicidade da empresa, também é um crime contra toda a sociedade. A empresa precisa ter obrigação com os trabalhadores e com a população do Paraná”, destaca.

Como não poderia ser diferente, a audiência ocorreu num clima bastante tenso. O que se viu durante todo o evento foi o isolamento total da empresa. Todos, sem exceção, condenaram a decisão de demitir sem negociar sem que a multinacional conseguisse dar uma explicação razoável. “Lembraram que a montadora teve uma série de incentivos fiscais – que alguns consideram privilégios – e financiamento a juros bem abaixo dos praticados no mercado, para se instalar aqui”, argumenta o economista Cid Cordeiro.

O evento chamou a atenção das autoridades estaduais e nacionais. O maior partido político do Brasil, PT, por exemplo, teve a presença de nada mais nada menos que sua presidente nacional, a deputada federal Gleisi Hoffmann, além de três deputados federais e quatro estaduais. O PMDB, Partido do Movimento Democrático Brasileiro, segundo maior político do Brasil, se fez representar por dois deputados estaduais. O deputado estadual do Partido Social Democrático, PSD, Rubens Recalcatti (1948-2021), representou o partido.

“Minha solidariedade aos trabalhadores e trabalhadoras da Renault”. Foi assim que a deputada Gleisi Hoffmann iniciou sua fala. Ela alertou que o que estava acontecendo no Paraná era uma espécie de balão



Em frente ao Palácio Iguaçu os manifestantes “denunciavam” a sociedade paranaense dos incentivos fiscais recebidos pela Renault.

de ensaio para o que poderia vir a acontecer em todo o País. Para Gleisi, “se deixarmos acontecer agora, essas demissões também vão se alastrar pelo Brasil. O que nós vamos ter é um aumento absurdo do desemprego no País e uma tragédia social sob o comando de Jair Bolsonaro- presidente do Brasil. Nós temos a obrigação de usar de todas as ações que pudermos para proteger o pessoal”. Para a presidente nacional do PT, se as demissões não fossem revistas, com toda a certeza outras empresas seguiriam este “triste” exemplo. Neste sentido ela afirmou que o “resultado da luta dos trabalhadores e do Sindicato aqui de Curitiba”, iria servir de referência para o futuro do Brasil. Hoffmann destacou negativamente a total ausência do governo federal, “que preferiu o silêncio que tentar achar uma solução para a crise. São centenas de famílias que estão sendo abandonadas em meio a pandemia e o governo Bolsonaro não está nem aí”.

Na mesma linha falou o deputado estadual Luiz Cláudio Romanelli -PMDB. Ele lembrou que para obter os incentivos fis-

cais e para ganhar importantes obras de infraestrutura, a multinacional teve que assinar um contrato com compromissos. “O principal desses compromissos foi a garantia de emprego. O complexo industrial Ayrton Senna - onde está instalada - recebe um programa, uma política forte de incentivo fiscal [...], mas nós temos um contrato com a Renault, um contrato que prevê a observância da lei que garante a manutenção do emprego. Condiionadas às demissões, há uma situação obstativa da continuidade da atividade empresarial [...] não é possível que uma empresa que mantenha o nível de subsídio para a sua atividade, de incentivo fiscal que a Renault mantém, promover demissões em massa, principalmente quando há outras alternativas. Pode propor PDV – Programa de Demissões Voluntárias-, pode propor lay-off, pode propor a aplicação de medida provisória do programa emergencial de manutenção de empregos que o próprio governo federal criou.” O parlamentar destaca que a que escolheu é a única que não poderia ser aceita.

O deputado Maurício Requião Filho,

também do PMDB, foi incisivo. “Eu conheço muito bem o Sérgio Butka e a diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba. Eles são sérios. Sei que se a proposta fosse boa, ela seria estudada e seria implementada [...] se a Renault quer manter as demissões, que se revogue todos os benefícios, todas as linhas de crédito, todos os protocolos e todos os acordos”. O parlamentar é filho do ex-governador e ex-senador pelo MDB, Roberto Requião, um dos maiores críticos dos incentivos fiscais dados pelo governo estadual às montadoras. Roberto Requião ingressou com diversas ações na Justiça tentando quebrar o sigilo no acordo assinado entre o governo do Estado do Paraná, a Renault e a prefeitura de São José dos Pinhais. O governador à época era o já falecido Jaime Lerner (1937 – 2021), do Democrata. Roberto Requião, junto com outro senador paranaense, Osmar Dias -PDT-, conseguiu a liberação dos contratos e os tornou públicos em audiência no Senado Federal (veja box “Incentivos Fiscais e ajuda a Renault”).

O deputado Arilson Maroldi Chiorato



Manifestação em frente ao Palácio Iguaçu, em Curitiba, sede do governo do Paraná.

do Partido dos Trabalhadores – PT -, responsável pela coordenação do evento, também destacou os incentivos fiscais obtidos pela montadora para se instalar no Paraná: “Dentre os benefícios recebidos tem os financeiros relativos ao fundo de desenvolvimento econômico que financiou as transações comerciais da montadora. Tivemos benefícios nos investimentos, financiamento pelo FDE – Fundo de Desenvolvimento do Estado - no valor total de 1,5 bilhão de dólares”. Nenhum grande, médio ou pequeno empresário do estado do Paraná, jamais recebeu tanto”. O parlamentar disse ainda que só do município de São José dos Pinhais a Renault recebeu isenção do IPTU, do ISS, de todas as taxa ou licença municipal de contribuição de melhoria. “Isso tudo por dez anos. Recebeu de graça um terreno de 2,5 milhões de metros quadrados. A Renault não pagou nem a escritura. E ainda mais 2500 metros quadrados para uma eventual ampliação. Agora vem e demite mais de 700 trabalhadores sem sequer negociar”.

“A greve é a única forma encontrada pelos trabalhadores para serem ouvidos”, deputado estadual Tadeu Veneri

O deputado Tadeu Veneri -PT-, membro da Comissão de Direitos Humanos da

Assembleia Legislativa do Paraná, disse que há multinacional por muito tempo teve imensos lucros, e que agora teria que fazer a sua parte. “Nós já tivemos um tempo de muito lucro para a Renault. Aliás é um lucro necessário. É bom que se instale. É bom que a Renault fique. Ela tem mais do que os 747 funcionários. Tem mais de cinco mil trabalhadores aqui, assim como tem outras montadoras. Agora nós não podemos pensar que num período tão difícil como esse, você faz demissões e as coisas ficam como se nada estivesse acontecendo. A greve é uma paralisação necessária. A greve está sendo necessária. É a única forma do trabalhador tem para ser ouvido. Estamos no meio de uma pandemia e o Sindicato está sendo obrigado a mobilizar os trabalhadores porque não tem outro caminho”. O parlamentar também criticou a demissão de cipeiros, líderes sindicais, de pessoas infectadas pelo coronavírus e até de companheiros hospitalizados em UTI – Unidade de Terapia Intensiva. “Isto é uma vergonha”.

A deputada estadual Luciana Rafagnin (PT) lembrou das famílias que estavam sofrendo com essa política de terror imposta com as demissões. “São 747 famílias que hoje estão nessa insegurança. Estão passando por esse desespero do desemprego batendo a porta de suas casas. Nós não podemos aceitar que isso continue assim. Nós precisamos agir. Eu acredito que uma

audiência pública como essa, com tantos representantes aqui, com tantas pessoas interessadas em resolver esse problema, acredito que tirar daqui muitas ações que vão sim nos levar há uma solução, no sentido de que haja a readmissão de todo esse povo”.

O Deputado José Lemos, e o deputado federal Enio Verri, ambos do PT, seguiram a mesma linha de argumentação. José Lemos, que tem como base eleitoral a área da educação, disse estar muito preocupado com a decisão da empresa, de demitir centenas de trabalhadores. Disse não entender a decisão no momento tão delicado do País. Lembrou das consequências para as famílias e para o Paraná.

Enio Verri questionou se realmente as montadoras trouxeram mais benefícios ou se foram mais beneficiadas com os incentivos fiscais e doações que receberam por parte do governo do estado e da prefeitura de São José dos Pinhais. “A década de 90 foi marcada por grandes incentivos à indústria automobilística no Paraná. Ainda não está comprovado se houve ou não vantagens para o povo paranaense. É importante ressaltar que existem dúvidas do resultado final. Se realmente o Paraná teve vantagens ou foi só a indústria automobilística que teve”. Segundo ele, “inadmissível que mesmo com tantas vantagens, ainda não cumpram a lei, não garantindo os empregos



prometidos. Agora é hora de cumprimento da Lei. A Renault tem que readmitir esses trabalhadores e após a pandemia, discutir com o Sindicato alternativas às demissões. É uma insensatez, é uma insensibilidade, inadmissível mesmo numa empresa capitalista e com tantas vantagens como tem e tiveram”, concluiu.

O governo do Estado do Paraná foi representado pelo Secretário de Justiça, Família e Trabalho, Mauro Rockenbach que destacou o momento difícil que o País estava passando. Mauro afirmou que estava fazendo uma série de reunião com empresas que se encontravam em dificuldades financeiras, decorrentes da pandemia. Disse que a Renault estava enfrentando muitas dificuldades, pois tinha sido fortemente atingida e que estava ouvindo a empresa e o sindicato, tentando buscar uma solução. “Esta é uma realidade não só do nosso Estado, mas de todo o País”.

Nenhum representante da diretoria executiva da Renault participou, apesar da dimensão política do evento. Em nome da montadora participaram Joaquim Ferraz Martins Filho e Marcos Vinicius. O primeiro da área jurídica e o segundo responde pela área de relações governamentais. Joaquim iniciou tentando justificar as demissões culpando as dificuldades que a empresa estava encontrando devido à queda nas vendas. “Em meio ao contexto da covid-19,

o grupo Renault interrompeu suas atividades comerciais e industriais na maioria dos países onde opera em meados de março de 2020. O que resultou em uma queda de suas vendas de 34,9% no primeiro semestre de 2020 em um mercado mundial em recuo de 28,3%. [...] Num ambiente de crise e com redução abrupta do consumo, é impossível o repasse do aumento de custos de produção para os preços dos veículos produzidos [...] além disso, o contexto da indústria automotiva não é bom. Com queda de demanda, o aumento de custos de desenvolvimento de projetos e de produção de veículos, faz a imposição de exigências de aumentos de itens de segurança, aumento de eficiência energética e de redução de emissão de poluentes”, justifica. Joaquim ainda tentou culpar o Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos pelo impasse, uma vez que não aceitou as demissões. “A Renault, mesmo antes da pandemia, buscou negociar com o Sindicato. Apresentou propostas, baseando-se em medidas provisórias federais, mas o Sindicato foi intransigente”, afirma. Segundo ele, “em abril, com a publicação da medida provisória 936 pelo governo federal, a Renault apresentou propostas de redução de jornada e salário com a aplicação das medidas emergenciais contidas na medida provisória [...] a entidade sindical, de forma intransigente, nem levou a proposta para ampla votação dos colaboradores”.

“Se repete tanta mentira que alguém até pode acreditar que é verdade”, advogado Iraci Borges, sobre a fala dos representantes da Renault

O advogado do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, Iraci Borges contestou a fala do representante da montadora e disse estranhar as informações que ele estava trazendo naquele momento. “O que você disse não tem verdade nenhuma. Aliás, fica difícil para você falar sobre o assunto em questão, uma vez que o senhor não participou de nenhuma negociação”. E completou: “Na verdade, se repete tanta mentira que alguém até pode acreditar que é verdade. Certamente o secretário Mauro (Rockenbach) escutou esse mesmo discurso lido hoje pelo Dr. Joaquim, que nunca participou de nossas negociações. Eu tenho uma convicção adquirida ao longo da minha vida profissional, de que o componente mais importante do contrato de trabalho se chama felicidade. E realmente, quando acontece um movimento grevista como esse que nós estamos vivendo, principalmente potencializado nos seus efeitos pela situação da pandemia, é porque essa felicidade quebrou-se no seio dos trabalha-

dores”. Ele afirmou que o Sindicato se reuniu com o diretor de recursos humanos da empresa e ele afirmou que precisava criar competitividade, não com os concorrentes internos, mas com as montadoras de fora do Brasil, para que pudesse trazer um novo produto para 2022. “Que precisava cortar cerca de 30 por cento do custo de mão de obra”.

Iraci Borges disse que as negociações ocorreram com dificuldades, mas “fomos negociando”. Lembrou que a montadora francesa aplicou as medidas provisórias do governo federal - medida provisória 936 – “mas mesmo assim colocava a necessidade absoluta de fazer esses cortes dos salários dos empregados para viabilizar um novo produto para 2022”. O advogado se disse surpreso com a informação trazida pelo secretário do Trabalho, de que “a empresa negociava mais concessões com o governo do Estado, mais benefícios, para implantar novos produtos. Para os trabalhadores, a proposta era outra. Redução dos custos da mão de obra em 30 por cento e demissões”.

Iraci disse querer acreditar na boa fé da empresa. “E eu quero dizer em nome do Sindicato que essa foi resultado de equívocos da Renault no processo de negociação. Para não entender que houve outras intenções por trás disso, continuo fazendo prevalecer a minha convicção de que ocorreu boa-fé nas negociações. Que realmente houve equívocos por parte da empresa na condução de seu processo negocial. Quando se discutiu na mesa a redução de 25% do salário e da jornada por um prazo elástico, a Renault exigiu e chegou a escrever para os seus funcionários, quebrando aquela felicidade que eu já disse que é o componente que me parece mais impor-

tante dentro do contrato de trabalho, que essa redução deveria ser aceita de forma permanente”.

Para Alberto Emiliano, membro do Ministério Público do Trabalho -MPT-, a multinacional vinha mantendo um compromisso com organizações internacionais, sindicatos e a sociedade civil. “Destaco o compromisso do grupo Renault perante a ONU através do pacto global, bem como acordos marco globais firmado com sindicatos internacionais versando sobre a tutela dos direitos daqueles que são contratados pela empresa em todo o mundo. Da mesma forma, o grupo Renault também firmou o Termo de Compromisso, como MPT, da questão da hipótese de demissão em massa, da indispensabilidade da negociação coletiva. Termo esse que também trata do compromisso no que se refere às convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho”. O procurador entende que a aqui no Paraná, ela agiu diferente, não honrando o Termo de Compromisso assinado pela direção da empresa com o MPT. “Para demitir é preciso negociar”, afirma.

O desembargador Célio Horst Waldraff, vice-presidente do Tribunal Regional do Trabalho, afirmou que “é um tempo muito delicado esse que nós vivemos. Tempo de pandemia. Os senhores, melhor do que eu até, sabem o quanto isso tudo era complexo a partir da Reforma Trabalhista – aprovada pelos governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro, que retirou inúmeros direitos dos trabalhadores-, o quanto ela foi cruel com o nosso sistema sindical. Agora eu sou vice-presidente do Tribunal Regional do Trabalho e é minha função tratar das negociações em dissídio coletivo. Nesse momen-

to, conversando com dirigentes sindicais, de empregados e de empregadores, eu percebo frequentemente uma voz de desespero e não raro inclusive em relação a representantes patronais”. Waldraff afirmou que não era o momento de demissões, muito mais demissões coletivas. Ele acredita que faltou sensibilidade por parte da empresa. “Não era o momento para demissão em massa. É com esse tipo de espírito pelo menos que a Justiça do Trabalho vai encarar essa circunstância. Evidentemente que não há mecanismo jurídicos apropriados para esse tipo de mentalidade. Uma série de medidas já tinham sido implantadas, a partir de 2017, para cercar algumas coerções, algumas sanções contra esse tipo de procedimento. Lamentavelmente. Mas é preciso encarar com muita circunspeção, com muita reserva esse tipo de procedimento. Talvez o empresariado precisasse se compenetrar um pouco mais do momento que estamos vivendo. O médio empresariado, o pequeno empresariado, talvez já tenham percebido um pouco melhor essa circunstância. O grande empresariado precisava se compenetrar, precisava perceber um pouco melhor essa circunstância”.

Para Márcio Kieller, presidente regional da CUT – Central Única dos Trabalhadores-, “diferente do que acontece nos países europeus aonde todos os processos têm colocado em primeiro lugar a defesa da vida e a defesa do emprego, aqui no Brasil, a começar pelo governo federal, a gente vê que prática não é essa. Nós temos tido uma insistência muito grande por parte das centrais sindicais pra que seja formado um comitê de crise, aonde as trabalhadoras e trabalhadores possam estar atuando, pra que não aconteçam mais situações que nem es-



Trabalhadoras e trabalhadores respeitando o distanciamento, usando máscara, mas firmes na luta.



Manifestação dos trabalhadores e trabalhadoras em frente ao Palácio Iguçu.

sas que estão acontecendo na Renault. Nós queremos discutir a vida, queremos discutir o emprego, queremos discutir a renda das trabalhadoras e trabalhadores. Porque de nada adianta eles estarem num isolamento social sob ameaça, sob o espectro da demissão”. Kieller parabenizou a organização e coragem dos trabalhadores. “Foram à luta mesmo diante de tantas incertezas”. Fez uma analogia a atitude da empresa agora com o seu passado: “Após a segunda Guerra Mundial, a Renault foi estatizada por estar ligada ao nazismo/fascismo, tamanha era a sua importância para o desenvolvimento da França”.

Marcus Vinicius, da área de Relações Governamentais da Renault, também falou em nome da empresa. Seguiu a linha do seu antecessor, Joaquim. Marcus disse que a economia mundial era um navio afundando e que grandes empresas estavam quebrando. “Nós estamos com um navio afundando, um navio afundando não é no Brasil, é na economia mundial. Grandes empresas no mundo quebraram, elas não queriam quebrar. Nós temos que pensar na totalidade do que tá acontecendo. Infelizmente a Renault foi obrigada por questões econômicas em demitir esses colaboradores. Nós ainda temos 6500 colaboradores. A Renault tá tentando preservar o negócio dela e continuidade desse volume de trabalhadores dentro da sua planta aqui. Então, nós fazemos parte do Paraná competitivo, quando se fala em incentivos não se fala em setor automotivo. O estado do Paraná concede incentivos como qualquer estado do país para segmentos da sociedade, não somente do automotivo”, justifica. Apesar das 747 demissões, ele garante que “a Renault tem uma obrigatoriedade social na região. Quem for para São José dos Pinhais ver as ações que a empre-

sa está fazendo no entorno da fábrica com a sociedade, com a comunidade carente”. Reclamou da imagem que a empresa estava passando: “Do jeito que a coisa às vezes tá sendo colocada, dá a impressão de que nós somos os grandes vilões para o povo.”

Ezequiel Romão Pereira contestou Marcus. Segundo Ezequiel, o trabalhador é quem sempre paga a conta numa crise. Ele acredita que a empresa e o governo federal são os verdadeiros responsáveis pelas demissões. “O sacrifício vai acontecer sim porque não tem decisão de governo. Quem está vendo a crise avançando e a sentindo de maneira mais aguda, como sempre, é a classe trabalhadora. É o lugar que estoura de forma mais pesada a crise. Se a gente fizer uma média de quem está morrendo na pandemia, 80% das pessoas que morrem na pandemia são os pobres. 80% das pessoas que morrem são os trabalhadores... estamos buscando um acordo que seja melhor para os trabalhadores”. Ele relata que a empresa apresentou um pacote de propostas para o sindicato, mas não queria de forma nenhuma desvincular a demissão de 800 pessoas. “Esta proposta foi apresentada para os funcionários e foi rejeitada. É bem importante ressaltar que essa proposta não foi discutida com o nosso sindicato. Chegaram na mesa e simplesmente falaram que não tinha discussão. Levamos a proposta aos trabalhadores. No nosso entendimento, a proposta era muito ruim e que não seria aprovada pelos trabalhadores. E de fato não foi”.

Ele destaca que além das demissões, outras medidas apresentadas eram muito ruins. Citou como exemplo a terceirização de mil e cinquenta postos de trabalho, e ainda a redução de 20 por cento dos salários. “Infelizmente o rompimento do diálogo houve por parte da empresa, porque

o sindicato estava negociando. O sindicato estava em discussão com a empresa, mas ela queria impor. Disseram para os metalúrgicos, olha vamos demitir 800. Vamos terceirizar mais de mil postos de trabalho e reduzir os salários. É evidente que não seria aceito”, desabafa.

Falaram também nessa audiência os economistas Cid Cordeiro e Sandro Silva, do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, Dieese. Sandro e Cid destacaram em suas falas os enormes benefícios que a montadora francesa teve para se instalar no Paraná. Para Cid, deve ser olhar além disso. “Todos esses benefícios não foram restritos apenas às montadoras. As empresas que vieram em função delas também. E esses privilégios em relação a obtenção de financiamentos com juros privilegiados, em relação a impostos e até a doação de terreno, por exemplo, também concedidos a outras empresas que prestavam serviços a Renault”, destaca. Sandro Silva também reforçou a questão dos benefícios. “Além dos incentivos fiscais, ganharam o terreno e toda a infraestrutura para a sua instalação. E repito, as outras dezenas de empresas que vieram com a Renault receberam os mesmos benefícios. Foram milhões de dólares que deixaram de ser investidos em educação, saúde, por exemplo, e ajudaram a aumentar seus lucros”, afirmou.

A audiência pública acabou com uma posição praticamente unânime no sentido de condenar a atitude da empresa de demitir m meio a uma crise sanitária mundial, 747 trabalhadores, sem negociação com o Sindicato.

Justiça manda Renault reintegrar 747 metalúrgicos e pagar os dias parados

Diante das demissões, da intransigência da multinacional em negociar, foi decretada a greve. O Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba reuniu os dois escritórios de advocacia que prestam serviços para a entidade (escritório Iraci da Silva Borges & Pedro Paulo Cardozo Lapa Advogados Associados, Wilmar Alvino da Silva, Wilmar Alvino da Silva Junior e Carolina Borges Cordeiro Advogados Associados), e entraram com ação na 4 Vara da Justiça do Trabalho de São José dos Pinhais, solicitando que liminarmente a Justiça determinasse, dentre outras reivindicações, a reintegração dos demitidos, pagamento dos dias parados, e com isso pôr fim à paralisação. Porém, em primeira decisão a Justiça negou. Os advogados então recorreram da decisão. Entraram com o chamado embargos de declaração. O recurso foi julgado pela juíza Sandra Mara de Oliveira Dias, da 3 Vara do trabalho, de São José dos Pinhais. O Ministério Público do Trabalho (MPT), através do procurador Alberto Emiliano De Oliveira Neto, também se manifestou no processo.

O Sindicato entrou com recurso da decisão que negou a liminar que pedia a reintegração dos 747 trabalhadores demitidos, além de pagamento dos dias de greve, argumentando que “a empresa não cumpriu com o que tinha se comprometido nos acordos firmados internacionalmente, com o Ministério Público do Trabalho e mesmo com o Sindicato”, afirma Iraci Borges. No processo, o Sindicato alegou que a Renault realizou a dispensa coletiva de 747 trabalhadores, sem a efetivação de negociação coletiva prévia e que tal atitude configura atividade antissindical. “Com isso, afrontando a própria Constituição Federal”. E acrescenta que desrespeitou também a lei estadual que proíbe a dispensa coletiva dos funcionários de empresa que se beneficiou de incentivos fiscais, como era o caso. Foi pedido a imediata reintegração dos demitidos, pagamento dos dias parados e a proibição que faça novas demissões, até o julgamento do processo. Na decisão proferida dia 5 de agosto, a juíza deu ganho de causa para o Sindicato e os trabalhadores. Determinou a reintegração dos demitidos e pagamento dos dias parados. Alberto Emiliano De Oliveira Neto, Procurador do

“A empresa optou por romper com as tratativas coletivas e dispensar de forma ilícita mais de 700 trabalhadores. Tal fato se extraí da própria carta enviada pela ré (Renault). Além do descumprimento do compromisso firmado frente ao Ministério Público do Trabalho - MPT, este juízo entende que a dispensa coletiva sem prévia negociação coletiva viola garantias constitucionais”. E sentencia: “Declara-se a nulidade das 747 dispensas, determinando-se a imediata reintegração dos trabalhadores dispensados na data de 21 de julho de 2020, sob pena de multa diária no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais)”.

Decisão proferida dia 5 de agosto, a juíza deu ganho de causa para o Sindicato e os trabalhadores.

Trabalho, representou o MPT – Ministério Público do Trabalho - na ação que julgou a greve da Renault e que culminou com a decisão da Justiça pela reintegração dos 747 trabalhadores e trabalhadoras, com o pagamento dos dias parados. Para ele, “houve uma mobilização da sociedade paranaense, do Executivo, legislativo e dos sindicatos. Os grandes acontecimentos na política não têm só um fator. Achar que a ação do Ministério Público por si só foi suficiente para resolver a questão é no mínimo ingênuo. Teve toda uma confluência política, e daí a importância da atuação do Sindicato dos Metalúrgicos, para fazer esse “caldo” político. Chamou a responsabilidade das instituições. Deputados, o governo do Estado e denunciou a violência do ato que estava sendo praticado”. Alberto afirma: “Então, independente da narrativa que tem na sentença judicial, na linguagem técnica utilizada pelos atores jurídicos, me parece que esse processo ele foi mais político do que jurídico. Daí mais uma vez a minha saudação ao Sindicato dos Metalúrgicos pela brilhante atuação”.

O procurador lembra que em janeiro de 2020 o MPT assinou um *Termo de Compromisso* com a Renault. “Como é uma empresa multinacional, com sede na França e unidades na América Latina e Ásia, ela precisa cuidar da sua imagem pública. Ela tem uma imagem a zelar perante a comunidade internacional e perante seus consumidores no mundo todo”. A partir dessa preocupação com a imagem, segundo Alberto, ela estabelece diálogos com os sindicatos globais, como é o caso da IndustriALL – central sindical de trabalhadores internacional. “Há décadas ela faz acordos internacionais para estabelecer direitos mínimos aos trabalhadores da Renault em todo mundo. E por que ela faz isso? Porque esse diálogo que o grupo Renault estabelece com sindicatos globais, permite que ela construa essa imagem de uma empresa socialmente responsável. É isso que o *Termo de Compromisso* faz. Olha, a gente sabe que você fez o acordo lá na França e vamos reforçar esse acordo aqui no Brasil também. E esse é o termo de compromisso. Fazer valer o acordo internacional em relação aos trabalhadores brasileiros”. Alberto destaca que nesse acordo assinado, a empresa se comprometeu em dialogar com o Sindicato dos Metalúrgicos, na hipótese de demissão de grande número de trabalhadores e fazer uma negociação coletiva. “Mas isso não aconteceu. Demitiu 747 trabalhadores. Por isso usamos esse argumento e conseguimos liminar suspendendo as demissões perante a Justiça do Trabalho em São José dos Pinhais”.

Ele acredita que esse movimento será lembrado com orgulho pelos trabalhadores e pelo Sindicato. “Daqui há 10 dez anos a gente vai estar falando disso. Vamos estar contando, não só o sindicato, mas os trabalhadores da Renault. Olha, a gente fez gre-

ve, a gente teve uma postura dura, firme, de resistência e conseguimos salvar 747 empregos. Realmente um marco histórico”. Faz questão de ressaltar também o porquê da existência e da necessidade das entidades sindicais: “A relação capital-trabalho é uma relação assimétrica. O que isso quer dizer? Quer dizer que o trabalhador, está em uma condição inferior em relação ao patrão. Essa entre outras coisas é a finalidade principal da atuação sindical, da existência do sindicato. Ou seja, é o espírito de solidariedade que une diversos trabalhadores que compartilham das mesmas dificuldades. Esses trabalhadores unindo forças tentam reparar essa relação que é desigual. Não só na pandemia, mas também na pandemia, o sindicato é importantíssimo para equilibrar esse jogo de forças e tentar, na medida do possível, salvar ou buscar uma

condição mais justa, ou mais digna, para os trabalhadores representados”, finaliza.

Pedro Lapa, do escritório de advocacia Iraci Borges e Pedro Lapa Associados, vai além. Afirma que o que a Renault fez com os trabalhadores foi algo extremamente cruel “nunca visto antes”. Ele destaca a demissão de trabalhadores infectados por covid, membros da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – Cipeiros –, dirigentes sindicais e até funcionário internado em UTI – unidade de Terapia Intensiva. “Veja, os cipeiros e dirigentes sindicais tem estabilidade por Lei. Trabalhadores infectados por covid e afastado por problema de saúde, também. A empresa simplesmente passou por cima da Lei. O sujeito estava internado em uma UTI com sua vida em risco e a empresa vem e o demite”.

“Fiquei estarecido quando soube das mais de 700 demissões na Renault e principalmente pela forma como foi feita. Demitiram trabalhadores com estabilidade no emprego, com Covid e até trabalhadores internados em UTI. Isso fere todos os tratados que o Brasil assinou de direitos humanos e com o agravante de estarmos no meio de uma pandemia. Não imaginava que uma empresa do tamanho da Renault, da dimensão que ela tem no mundo, fosse capaz de uma ação tão negativa. A direção aqui no Brasil não teve respeito com os trabalhadores e muito menos com a imagem da própria empresa. Uma ação extremamente desastrosa. Ainda bem que o Sindicato foi competente e conseguiu reverter isso na Justiça. Que essa derrota da Renault sirva de exemplo para que nenhuma outra multinacional venha fazer o mesmo. Nossa solidariedade aos trabalhadores da Renault e parabéns pela conquista. Um exemplo para os trabalhadores brasileiros”. André Nunes, advogado - direitos humanos da OAB Paraná - é mestre em direitos humanos pela Universidade Federal do Paraná.

Segundo Lapa, a decisão da juíza levou em conta todas estas questões. “A situação sanitária do País, somado ao contexto dos incentivos fiscais, além da questão social, certamente ajudaram na decisão final. Ele acredita que o resultado vai ter um impacto, pois as empresas (metalúrgicas) terão mais receio ao demitir dessa forma. O Paraná é um estado extremamente conservador, a justiça sempre está do lado do empresário. Assim, o processo pode fazer uma diferença, mas com ressalvas, considerando também que o contexto é bastante específico. Ele lembra que o SMC estava negociando desde fevereiro de 2020, discutindo dentre vários temas por exemplo, a Participação no Lucro da Empresa. “Ela queria amarrar tudo em um pacote só, o que dificulta as negociações. O Sindicato propunha soluções para flexibilizar em decorrência da Covid, mas a empresa insistia no pacote único. E de uma hora para outra, durante uma reunião, a empresa anuncia a demissão dos 747 funcionários. Foi um momento de confusão e tensão. Foi aprovada a greve, não tinha outro caminho. Em seguida entramos com ação de nulidade das demissões, usando como argumento os privilégios históricos da Renault e a necessidade de uma negociação coletiva que não foi realizada”.

Vilmar Alvino da Silva, concorda com Pedro Lapa. Ele destaca que a empresa em nenhum momento quis negociar seriamente. “Foram várias reuniões desde o início do ano, mas coma a empresa se mostrando intransigente. A Renault afrontando, oferecendo condições absurdas, envolvidas em um só pacote. Por exemplo, a diminuição das contratações. O Sindicato não aceitou, a empresa fez com que fosse uma situação de tudo ou nada”. Os dois advogados são unânimes em afirmar que a empresa, desde o início das negociações, foi radicalizando, sem deixar alternativas para o Sindicato e para os trabalhadores, a não ser a greve. Eles acreditam que a mobilização do Sindicato foi fundamental para a vitória.

Quem também se soma a esta opinião não é ninguém menos que o desembargador Célio Horst Waldraff, vice-presidente do Tribunal Regional do Trabalho no Paraná. Waldraff é um magistrado experiente. Está na magistratura desde 1990. Também é professor na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Paraná. Ele abriu espaço em sua agenda para conceder entrevista a Fábio Filho, do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, exclusivamente para este livro. “O Sindicato foi arrojado, foi corajoso ao fazer um movimento, fazer uma greve, contra o texto da *lei* [...] fazer uma movimentação. Recebeu apoio primeiro da comunidade paranaense, que ficou bastante desconfortável com a postura da Renault. Afinal, a empresa tinha recebido *incentivos fiscais* para se estabelecer aqui no Paraná e agora estava mandando um monte de funcionários para rua. Na sequência, e por conta



Metalúrgicos se mantiveram unidos nos 21 dias de greve.

dessa pressão, vem uma decisão judicial que disse: Olha, não é possível fazer essas dispensas. A pressão foi tão intensa que a Renault voltou atrás”.

O desembargador destaca que a juíza Sandra Mara teve uma sensibilidade bem aguçada e entendeu perfeitamente o contexto da greve. Segundo ele, a magistrada foi inovadora, levando em consideração os aspectos da pandemia. “A decisão foi brilhante. É preciso homenageá-la. Ela teve a coragem de tomar a primeira decisão que levou em consideração esse aspecto. Ela justificou sua decisão, afirmando que a empresa até poderia fazer as dispensas, mas precisava fazer concessões e contrapartida”. E ressalta: “coisa que a Renault não fez. Queria dispensar e pronto”. Para ele, a ação do Sindicato, sensibilizando a sociedade e a classe política, foi fundamental. “Houve uma pressão intensa da comunidade, uma resistência por parte da classe política e até da classe empresarial: pera aí, a Renault teve vantagens tributárias para se instalar aqui no Paraná. Então não pode mandar embora essa gente toda porque são trabalhadores paranaenses. Não pode mandar embora no meio de um momento delicado (pandemia), de maneira unilateral. Todos esses incentivos foram concedidos e agora a empresa não pode pura e simplesmente dar as costas para a comunidade paranaense”, destacou.

Célio Horst Waldraff, afirmou que é preciso compreender que além da pandemia outro fator muito importante estava prejudicando a mobilização dos trabalhadores. Ele cita a Reforma Trabalhista que como impacto negativo, levou a desmobilização dos trabalhadores. Segundo ele, a Reforma levou o enfraquecimento dos sindicatos de um modo geral. Porém, a queda da econo-

mia decorrente do agravamento da pandemia, acabou gerando um efeito reverso. Os trabalhadores perceberam a importância das entidades sindicais e “os empregados acabaram se reaproximando dos seus sindicatos. Isso teve um efeito de mobilização. A gente acompanhou isso de uma maneira muito clara”.

Segundo ele, a Reforma Trabalhista aprovada recentemente, acabou por permitir a possibilidade de dispensa coletiva sem negociação prévia com a entidade sindical. “A Reforma Trabalhista diz que é possível fazer a dispensa coletiva de maneira unilateral, por parte do empregador. Mas o contexto da pandemia trouxe uma novidade. Trouxe uma situação diferente, porque a Reforma justamente trouxe essa novidade negativa, uma novidade perniciososa. Mas havia agora uma outra situação, que era o contexto da pandemia. Uma situação extraordinária. Uma situação de necessidade muito grave e que impunha de fato algum tipo de raciocínio diferente. E se esperava de fato uma postura diferente da parte do judiciário, da parte da Justiça do Trabalho. E essa reação felizmente veio. A Justiça do Trabalho foi capaz de demonstrar que neste caso específico, dada a situação da pandemia, não era possível haver dispensa coletiva imotivada e não negociada. Foi essa a questão que aconteceu aqui. Olha, não é possível dispensar os empregados de maneira coletiva sem negociação, sem um tipo de compensação muito razoável. O que houve foi uma novidade jurisprudencial, reconhecendo esta novidade fática. A Justiça do Trabalho foi sensível ao aspecto da pandemia para modificar essa linha que a Reforma Trabalhista trazia, que era, insisto, muito cruel com os trabalhadores”.

Na avaliação de Ezequiel Romão Pereira,



“A Renault demitiu trabalhadores com Covid, internados em UTI e até cipeiros. Não teve qualquer respeito à Lei”, Sergio Butka presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba.

a “decisão judicial favorável foi completamente inesperada, e vibrada pelos trabalhadores. Foi um momento histórico, mas era ainda necessário voltar à mesa de negociação”. Destaca que a “presença física em uma luta desta importância é fundamental, assim, os trabalhadores assumiram o risco decorrente da pandemia. Arriscaram sua própria saúde para lutar pelos seus direitos. Houve o retorno de praticamente todos os trabalhadores”. Lamenta que devido a truculência da empresa, “a confiança construída ao longo dos anos de relação respeitosa foi definitivamente abalada”.

O presidente da CUT – Central Única dos Trabalhadores – no Paraná, Márcio Kieller, acredita que a vitória que os trabalhadores da Renault tiveram na Justiça do Trabalho só se deu porque os trabalhadores estavam mobilizados. Segundo Kieller, “esse movimento entrou para a história do Paraná e do Brasil. A luta jurídica só se deu porque teve uma luta política e organização de pressão em cima das autoridades. É assim que se faz o movimento. Com organização, com pressão, com luta”. Para ele, está servindo de espelho para outras categorias: “espero que os bons dirigentes sindicais que nós temos espalhados pelo Brasil, estejam se espelhando no exemplo que os trabalhadores da Renault construíram e a resistência que o Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba e Região, sindicato de lutas, centenário nas lutas em defesa da classe metalúrgica, or-

ganizou. A pressão foi tão forte que fez com que a Justiça tivesse que ter um posicionamento que levasse em conta a sobrevivência, a vida dos trabalhadores. Num momento de crise pandêmica, você estar sem recurso econômico, você fica à mercê das condições sociais e sanitárias que estão colocadas”. O sindicalista reforça: “Ela é uma luta que se transforma em referência. Todas as centrais sindicais de trabalhadores do País foram solidárias à luta desenvolvida pelo Sindicato dos Metalúrgicos. Então ela, de fato, se transformou em uma referência importante, e um exemplo de que é preciso sempre resistir, nunca entregar os pontos. Sempre estar organizado, resistir a essa política gananciosa que os patrões tentam impor goela abaixo da classe trabalhadora, com retirada de direitos, com aumento de carga horária, com diminuição de funcionários”, referindo-se a Reforma Trabalhista.

José Ferreira Lopes, o Dr. Zequinha como é conhecido, atualmente é secretário de Formação da CTB – Central dos Trabalhadores do Brasil- e diretor do Sindicato dos Médicos do Paraná. “A primeira coisa a se considerar na decisão da Justiça que reintegrou os 747 trabalhadores e trabalhadoras, é a importância do sindicato numa democracia”. Zequinha acredita que a montadora francesa não avaliou bem a dimensão política e de organização dos metalúrgicos. “Por isso agiu assim.

Demitindo 747 trabalhadoras e trabalhadores. Alguns infectados com covid, outro na UTI, cipeiros, dirigentes sindicais. Inacreditável como uma empresa dessa dimensão agiu como se estivesse num país sem leis. Pior, parece que não conhecia a capacidade de mobilização do Sindicato dos Metalúrgicos”. Ele destaca a forma como a juíza analisou o caso. “Ela teve a sensibilidade de entender o momento, as dificuldades que o mundo e o Brasil, estavam passando com a pandemia. Uma lição de Justiça que precisa ser analisada com carinho pelos seus pares”. E sentenciou: “A Justiça não podia julgar diferente”.

Para Paulo Rossi, presidente da União Geral dos Trabalhadores do Estado do Paraná - UGT –, a decisão da Justiça foi uma luz para a luta de todos os trabalhadores brasileiros. “Nós estamos num governo de extrema-direita. Num governo fascista [...] então, essas decisões foram de extrema importância. Demonstraram a força, a articulação do sindicato. A organização não somente da diretoria, mas também do seu corpo técnico, do seu corpo jurídico, a assessoria que foi muito. Conseguiram mostrar para a Justiça da importância da preservação do emprego, numa situação de um país que tem hoje mais de 14 milhões de desempregados. Isso somente da população economicamente ativa. Se levar em conta outros setores, extrapola os mais de 20 milhões”.

Trabalhadores e trabalhadoras decidem pelo fim da greve, depois da decisão judicial que mandou a empresa readmitir os 747 trabalhadores, pagamento dos dias parados e após a Renault decidir abrir canal de negociação com o sindicato.







UNIDADE NA LUTA

A greve dos trabalhadores da Renault pode ter dado início a “um novo movimento sindical no País”, afirma Nelson da Silva Souza, o Nelsão. Ele é vice-presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, diretor da Força Sindical Paraná e representante das duas entidades no Fórum de Liberdade Sindical. A afirmação de Nelsão tem a ver com o apoio inédito de todas as centrais sindicais à greve. “Esse apoio não foi apenas formal. As centrais sindicais organizaram as manifestações em frente as concessionárias da Renault. Pressionaram a classe política. Todo mundo junto na luta pela vida, pelos direitos dos trabalhadores”.

Ele acredita que este exemplo pode servir de referência para as novas lutas da classe trabalhadora no Brasil.

Essa visão do movimento também é compartilhada por Miguel Torres. Ele é presidente nacional da Força Sindical, presidente da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – entidades que o Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba são filiados - e presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de São Paulo. Torres revela que conversou todos os dias com o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, Sérgio Butka, que o atualizava das informações tanto das negociações como depois da greve. “Nós estávamos acompanhando de perto. Dede o início das nego-

ciações que estavam fazendo. A Renault estava dificultando muito. Aí anunciou as demissões [...] chegou num momento que não teve mais o que fazer, que não fosse a reação dos trabalhadores. E foi um momento que as grandes empresas estavam tentando fazer a mesma coisa. E a reação prontamente e no momento certo do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, foi fundamental para barrar essa ação dos empresários em todo o País. Tanto é que as outras cinco montadoras, por exemplo, que tiveram que fazer alguma reestruturação no seu quadro de funcionários, fizeram de outra maneira. Isso é reflexo da luta do sindicato e dos trabalhadores da Renault”.

Fórum de Liberdade Sindical

O Fórum de Liberdade Sindical foi criado há quatro anos com objetivo de combate às práticas antissindicais e também para enfrentar “os ataques” que a classe trabalhadora estava sofrendo por parte do governo, afirma Nelson da Silva Souza. Ele cita a reforma trabalhista, que retirou direitos dos trabalhadores, e da reforma da Previdência. “E não podemos deixar em segundo plano a tentativa de acabar com o movimento sindical, tentando desorganizar os trabalhadores”, afirma. Atualmente o Fórum de Liberdade Sindical conta com a participação de sete centrais sindicais: “Força Sindical, CUT, CTB, Pública, CSB, CSP e Nova Central. Além da presença do Ministério Público do Trabalho. O Fórum é uma entidade extremamente representativa.

Para o presidente da Força Sindical, a vitória na Justiça foi um momento histórico: “Eu sempre falo que a luta faz a Lei. Para os trabalhadores e trabalhadoras, só a luta faz a lei. Nada vem de graça para os trabalhadores. Sempre tem luta e, a luta tem que ter organização. Bem organizados, vencemos. E os companheiros aí de Curitiba estão de parabéns. Um exemplo para o Brasil. As lutas que têm travado, que não foi só essa, também servem de exemplo. Temos que traçar uma linha para gente poder dividir o antes e o depois dessa greve”. Ele não cansa de repetir: “os trabalhadores aí da Grande Curitiba enfrentaram isso no momento certo. Porque o que estava previsto pelas multinacionais era um rolo compressor em cima dos trabalhadores. O movimento sindical entendeu essa questão rapidamente e deu toda sua solidariedade e apoio à ação do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba. Se a greve aí de Curitiba tivesse sido perdedora, com certeza as reações seriam muito danosas a todo movimento sindical e em consequência inúmeras perdas para todos os trabalhadores. Depois dessa vitória, nenhuma montadora, por exemplo, quis comprar a briga que a Renault comprou e perdeu”.

Ele acredita que a união do movimento sindical brasileiro em defesa da vida, no

início da pandemia, também ajudou no apoio de todas as centrais sindicais à greve. “As centrais sindicais se uniram nessa pauta única contra o Covid. A pandemia estava apenas começando por aqui, mas na Europa por exemplo estava matando muita gente. Mas a compreensão de que caso essa ação da empresa fosse vitoriosa, se repetiria no País, ajudou nos apoios recebidos. “Isso sem falar na sociedade, que de um modo geral apoiou o movimento dos metalúrgicos”. Torres disse que procurou parlamentares, e divulgou para a imprensa notas de apoio à greve. “Precisávamos mostrar para a sociedade que a ação da Renault estava prejudicando toda a sociedade, e não apenas os trabalhadores que estavam sendo demitidos. Fizemos assembleias em São Paulo falando do que estava acontecendo para os nossos trabalhadores. Essa corrente de solidariedade aconteceu em todas as centrais sindicais e nos principais sindicatos brasileiros”.

O presidente da CUT- Paraná, Marcio Kieller, reforça a opinião de Miguel Torres e Nelsão. “A luta dos trabalhadores da Renault entrou para a história do movimento metalúrgico do Paraná e do Brasil. Se transformou em referência porque mobilizou entidades do Paraná, de fora do Paraná e de todas as centrais sindicais nacionais.

Um exemplo de que é preciso sempre resistir, nunca entregar os pontos. Sempre estar organizado e resistir a essa política gananciosa que os patrões tentam impor goela abaixo da classe trabalhadora, com retirada de direitos, com aumento de carga horária, com diminuição de funcionários. Diminuição de funcionários geralmente estoura no outro lado que é aumentar a carga horária, muitas vezes sem aumentar direito, sem o pagamento adequado das horas extras que são necessárias. Então, serviu de luta, serviu de exemplo, e com certeza vai fazer parte da história do movimento sindical paranaense e brasileiro”.

Ele acredita que o Fórum teve sim grande importância no apoio das centrais sindicais. “Acho que a gente conseguiu isso através de uma ação concatenada, a partir das orientações do movimento sindical organizado, através do Sindicato dos Metalúrgicos e da Força Sindical. Conseguimos dar visibilidade e ter ações políticas no estado inteiro. Foi um movimento sui generis aonde as trabalhadoras e os trabalhadores da Renault compreenderam a necessidade de se mobilizar. Viram de uma forma mais direta a necessidade dessa resistência. Foi um movimento que mobilizou com certeza toda a base metalúrgica de Curitiba e região, que a gente entende que esse tipo

de reflexo é que nem onda, bateu uma vai bater outra. Esse processo de resistência, de solidariedade de classe, de interação nas atividades, foi para nós da CUT, em relação ao Sindicato dos Metalúrgicos e a Força, muito importante porque demonstra justamente isso: que nós estamos antenados aos problemas dos trabalhadores e que nós temos um princípio que nos rege que é a solidariedade de classe”. Márcio disse que a sua central produziu faixas denunciando as mais de 700 demissões, assim como outras centrais e sindicatos, fazendo um paralelo com todas as vantagens financeiras que ela teve para se instalar no Paraná. “Isso é unidade na luta. Não só com nota de apoio ou coisa parecida. Nós todos fomos pra frente das concessionárias protestar”.

Paulo Rossi, UGT, recebeu a notícia da greve com muita surpresa. Segundo ele, a decisão de demitir 747 trabalhadores sem negociar com o Sindicato teria evidentemente consequências para a empresa. “Não é possível demitir tanta gente assim sem negociar”. Ele avalia que tais demissões impactariam diretamente na economia do estado. “Isso tem um reflexo muito grande na cadeia produtiva. Porque quem perde com isso é o comércio, quem perde com isso são os setores de serviços. Toda essa cadeia ia impactar de tal forma que ia criar um desemprego maior ainda, não só com a dispensa dos trabalhadores da Renault, mas sim em toda a cadeia produtiva”. Ele destacou a união em torno da luta dos metalúrgicos: “Essa união que foi criada pela manutenção dos empregos. Foi mais uma vez a demonstração que quando existe a união entre os trabalhadores, através de suas entidades representativas, a vitória fica mais fácil. Essa luta ficou como exemplo. Tanto que isso foi o marco para depois dar continuidade em outras ações que hoje no Fórum de Liberdade Sindical.

Esse fórum aqui no estado do Paraná discute não somente a questão da empregabilidade. Discute a questão de melhores condições de trabalho, a questão de combate ao covid. Isso de forma unitária entre as centrais. Independente de ideologias políticas. Essa grande luta que foi iniciada aqui na greve da Renault, no movimento pela manutenção dos empregos, quando essas centrais sindicais e várias entidades sindicais se uniram, esse foi o grande passo que até hoje é demonstrado nas ações unitárias aqui no estado do Paraná”. O presidente da UGT, disse que o apoio que sua central deu à greve foi através de manifestações e documentos que foram enviados para o governador do estado, deputados federais e estaduais. “Foi pressão mesmo”, completa.

Ele afirmou que o Sindicato dos Metalúrgicos está na vanguarda do sindicalismo. “Demonstrou que essa vitória serviu de parâmetro, de exemplo, para outros países [...] os Estados Unidos, que ainda hoje a área dos metalúrgicos sofre com perseguições. Principalmente do grupo da Renault, que é a Nissan que persegue seus trabalhadores na unidade de Michigan. Veem os trabalhadores simplesmente como modo de produção. Eles não fazem discussão. Não querem saber se o trabalhador tá tendo condições de trabalho, de melhores salários, de tudo. Esse é o grande marco que o Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba deixou pra todo o sindicalismo. Na verdade, não só para o sindicalismo, mas para toda a sociedade”.

Rossi vai além e avalia que a mobilização da sociedade realizada pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos, foi fundamental para o sucesso do movimento. “Eu gostaria de deixar aqui o meu reconhecimento a toda a diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba. Porque foi um trabalho conjunto que iniciou pelo sindicato

to capitaneado pela sua diretoria e *contaminou*, eu uso essa palavra de forma positiva, toda a sociedade paranaense, em prol da preservação dos. A Renault foi convencida, através desse grande movimento, a continuar estabelecida aqui e gerando empregos. Ficou comprovado que se a empresa até hoje tá aqui, é porque ela consegue ter ganhos com isso”.

Para José Ferreira Lopes, o Dr. Zequinha - CTB-, a unidade construída no apoio à greve, também se deu graças da participação do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba nas grandes lutas do País. “Principalmente o Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba. A história desse sindicato [...] as histórias das lutas e de solidariedade desse sindicato. Das conquistas anteriores, foram muito importantes. Sempre esteve organizado. Sempre organiza suas bases. É um sindicato importantíssimo e mostrou isso nessa greve. O patrão, as indústrias, não estão preocupados com a vida do trabalhador. Enquanto rende está tudo bem. Quando não rende com a crise, faz o quê? Demite todos esses trabalhadores em plena pandemia”. Zequinha acredita que a Justiça conseguiu ver com clareza o que estava em jogo, o que estava acontecendo por trás das demissões, graças a isso. “Se esses trabalhadores não estivessem ligados a um sindicato forte, sem a articulação que o Sindicato dos Metalúrgicos tem, o resultado poderia ser outro. Ele afirma que a CTB foi para a porta da montadora, das concessionárias da Renault, para ajudar e fortalecer a luta dos trabalhadores em greve. “Fomos em frente da fábrica. Nós fomos em todas as manifestações. E as outras centrais fizeram o mesmo, assim como outros sindicatos”.

Para o dirigente da CTB, é importante “elogiar a importância do Sindicato dos Metalúrgicos aqui do Paraná, de Curitiba e região metropolitana. É fundamental defender sua estrutura. É fundamental, unidade na luta”. Ele acredita que a greve, com a decisão favorável na Justiça, ajudou a frear uma possível onda de demissões coletivas em todo o País. “Podemos afirmar que o movimento sindical brasileiro amadureceu. Percebeu que o que estava em jogo era a possibilidade de demissões por todo o Brasil. Isso seria o caos. Então, esse apoio de todas as centrais e de sindicatos independentes à greve da Renault, teve esse sentido”. Ele lembra que do ponto de vista da pandemia, os trabalhadores e trabalhadoras são as maiores vítimas. São os que sofrem as consequências. “Estamos assistindo um País empobrecer. Os pobres mais pobres e os ricos muito mais ricos”. Ele lembra que temos hoje no País 14 milhões de desempregados, sem uma proposta do governo em gerar renda e combater a miséria. “É na luta por uma vida digna para todos e todas que deve nortear nossa unidade. Que deve nortear a luta das centrais. E esse movimento de resistência na Renault contribuiu pra isso”.



Cartaz “denuncia” as demissões e as terceirizações.



Famílias e comunidade

Nelson da Silva Souza nos conta sobre algo que o deixou profundamente emocionado. Muitas vezes, relata, uma das dificuldades que os sindicatos, de um modo geral tem numa greve, é a falta de apoio da família ou da comunidade. “Um ou outro familiar não compreende o movimento e “joga” o companheiro que está na luta pra “baixo”. “A greve da Renault foi algo incrível. Quando estávamos ainda orientando os trabalhadores sobre a violência que foram aquelas demissões, realizadas de maneira agressiva, sem respeito, eu olhei e comecei a ver as mulheres, os companheiros, os filhos e até vizinhos dos metalúrgicos da Renault chegando ali pra dar apoio. Solidariedade mesmo. Nunca vi isso gente”.

Nelsão, atribui todo esse apoio a violência com que os trabalhadores foram submetidos. “Demitiram cipeiros, trabalhadores com mandato, infectados com corona vírus e até companheiros internados em UTI. E tudo isso pelo correio. Foi um massacre”. Ele destaca também a participação e apoio dos diretores do SMC. “Olha o pessoal (diretores) se revezava. O Maciel (Maciel Custodio de Melo) e o Dione (Dione Alcides Pinheiro), por exemplo, dormiram aqui nas barracas... não saíram da frente da fábrica. Esse é o espírito, o perfil dessa diretoria”. Ezequiel Pereira Romão, o Formigão, concorda. Ele argumenta que as demissões foram completamente inesperadas, especialmente considerando a posição “humanitária” que a Renault sempre assumiu. “Eles tentaram enganar o Sindicato e os trabalhadores, mas se deram mal. Eles mancharam a imagem positiva que a Renault tinha construído durante anos junto aos seus colaboradores e a sociedade em geral”. E destaca: “o apoio das famílias, da comunidade e do movimento sindical brasileiro foi muito importante para mantermos a greve até o fim”.

Fabio Wroblewski Filho, do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, entrevistou familiares desses trabalhadores. O objetivo era entender o que os motivou a participar ativamente da greve, mesmo com certo risco, pois estavam no início da pandemia. O nome dos entrevistados não será divulgado para proteger os trabalhadores de eventuais sanções por parte da empresa.

Na primeira entrevista o trabalhador acompanhou sua esposa. Foram identificados como “Esposa 1” e Trabalhador 1.

Entrevista “Esposa 1”, esposa de um trabalhador da Renault que esteve apoiando a greve.

Fabio Filho (FF): Como vocês receberam a notícia das demissões?

Esposa 1 (E1): Sou esposa de um dos funcionários. Eu estava em casa, porque também tinha acabado de ser dispensada da empresa que eu trabalhava. Mas isso eu já estava esperando. Eles avisaram. Por causa da pandemia. Estava em casa com meu filho quando meu marido me ligou dizendo que estavam dispensando todo mundo e que estavam meio que obrigando o pessoal a assinar a dispensa. Aí eu fui questionar ele se ele tinha assinado, né, daí ele disse que não e que estava tentando falar com o Sindicato. Mas a Renault não estava querendo deixar. Pediram para eles saírem da

empresa. Saíram de dentro da fábrica. Meu marido me disse que eles estavam tentando obrigar a assinar o papel. Para mim, assim, foi um choque muito grande, porque a gente não estava esperando, justamente porque eu já tinha sido dispensada do trabalho por conta da pandemia e de repente o baque de ele me ligar lá e me dizer que ele também foi dispensado. Ainda por cima dessa forma muito cruel.

FF: Então você vê uma diferença, por exemplo, na sua empresa eles fizeram de uma forma mais organizada, mais planejada, já estavam esperando. Quando na Renault foi diferente. Segundo você, cruel?

E1: Isso. Na época o meu esposo ele ficou assim muito mal durante uma semana inteira. Sabe uma pessoa que você não reconhece? Então, no dia que eu fui assinar minha dispensa, a finalização do meu contrato, o meu chefe me chamou para uma sala, me ofereceu café para mim, ele explicou toda a situação, explicou que se caso melhorasse a gente ia ser chamado de volta. E de fato isso aconteceu. Eu fui chamada de volta, e de repente ele (o esposo) falou bem assim ... meu supervisor me puxou pela jaqueta, tentando me fazer assinar, tentando me forçar assinar. E eu falei como assim, puxou? E ele confirmou. Disse que puxou pela jaqueta. Então, assim, é até ruim de recordar, sabe? Até então a gente meio que... como é que se diz... camufla dentro da mente da gente o que a gente passou, né. Mas, nossa é uma situação muito triste, porque meu esposo dedicou praticamente 11 anos da vida dele ali dentro. E assim, ele sempre fez com amor. Assim [...] da mesma forma que ele levou a vida dele até hoje com amor [...] ele ia trabalhar com amor, com paixão. Eu dizia que se ele voltasse, faria do mesmo jeito [...] e ele voltou [...] pela graça de Deus. Ele continua fazendo o mesmo, dando o melhor de si para a fábrica. Assim, eu não condeno a Renault em si. Eu condeno a direção que fez tudo isso. Eu acho que a empresa em si não era todo mundo que sabia. Acho que a direção, os donos, os sócios da Renault, eles jamais permitiriam que fosse feita a crueldade que foi feita. Tipo, como é que eu posso te explicar [...] eu acho que jamais um dono de uma empresa, que você fez a empresa crescer, faria uma crueldade, uma maldade da forma que

foi feita. Assim, eu acho que o gerente da empresa, ele queria meio que, como é que se diz, mostrar [...] pagar geral ali. Como é que eu poderia te explicar... vamos citar um nome bem feio aqui, um nome muito doído [...] o Hitler. Ele queria exterminar uma nação. Ele não mediu esforços para mostrar para o mundo, que foi ele [...] uma nação não, uma raça. Aí ele não mediu esforços para mostrar para o mundo que ele tinha essa capacidade. E o gerente da Renault, o atual gerente, ele fez exatamente isso. Ele queria provar para o Sindicato que ele tinha mais força. Então o quê que ele fez? Ele pegou e sacrificou alguns funcionários, assim de tamanha maldade que ninguém entendeu. Porque foi de tamanha maldade com pais, mães de família, que eu acho que nunca, nunca, nunca, ninguém vai esquecer. Principalmente por que o Sindicato deve lembrar isso sempre. É uma história que deve ser contada e eu tenho com certeza orgulho de estar contando essa história. A maldade do gerente foi tamanha que dá para comparar com os piores homens que existiram na história.

FF: Foi bem inesperado para os próprios trabalhadores.

E1: Sim, e isso é fato. Sabe por quê? Meu esposo não trabalhou um ano, não trabalhou dois anos. Ele tá praticamente há onze anos. Acho que já completou onze anos. Então, o quê que acontece, assim, sempre houve aquelas conversações um pouco mais tranquilas, um pouco mais elevadas, mas não maldade. Sempre houve negociações, assim. O Sindicato não aprovava, daí a empresa insistia. O Sindicato levava para

a negociação junto aos funcionários. Mas não assim, tipo [...] ah vocês estão querendo medir força comigo, então agora eu vou mostrar quem eu sou. Mais ou menos isso que houve, sabe?

FF: Então, pensando nisso, como você viu a greve em si? Tendo em vista essa situação toda das demissões, se ela foi fundamental, se ela foi diferente, considerando também que foi uma greve durante a pandemia.

E1: Então, eu já vi, já ouvi, tanto vi como ouvi falar das greves que houve na Renault, como houve em outras empresas, mas que nem essa eu acredito que nunca houve. Eu acho que ali foi fundamental a união, se não fosse a união tanto da família junto aos colaboradores. O Sindicato tomando frente. O Sindicato se propondo tudo que os operadores sugeriam ali o Sindicato topava, né. Daí entrou a gente, as esposas dos funcionários, maridos das funcionárias. Quando uns estavam cansados outros iam. Nos revezamos. Daí davam força. A questão da alimentação, a gente foi várias vezes, muita gente. Tinham esposas, maridos que trabalhavam, para dar o suporte para o pessoal que estava lá na frente. Levava comida, levava água. Nos dias de chuva, levavam lona. Eu estava em casa, mas não tranquila. Comecei a fazer trabalho autônomo para ajudar. Estava fazendo bolo na época [...] então, assim, a gente estava ali, meio que fazendo o próprio trabalho e de repente “estourava” um problema [...] ah tem gente querendo entrar [...] tão querendo fazer isso. A união, assim geral, tinham muitos colaboradores que não foram mandados



Famílias dos grevistas estiveram presentes na porta de fábrica e nas manifestações, dando apoio ao movimento.

embora e que provocavam os que foram mandados embora [...] ah porque realmente vocês tinham que ser mandados embora. Mas outros que não tinham sido mandados embora [e que] estavam lá, ajudando, dando apoio, mandando mensagens de apoio. Levando comida. Levando água. Não era só os que foram mandados embora, mas os que não foram mandados e nos apoiaram. Muitos deram a cara a tapa [...] porque tem uns que entendiam que não era só os que foram mandados embora, mas os que ficaram também poderiam ser mandados embora. Então, assim, além de que foi numa pandemia, foi um marco histórico muito grande. Não vou jogar só pro Sindicato, porque o Sindicato tomou frente, mas assim a união dos colaboradores, da família dos colaboradores, foi muito importante. Também vou citar aqui a questão da oração. O Sindicato toda vez que se reunia fazia oração. Uma coisa que o presidente – da Renault – não esperava que ele mexeu com um povo de Deus. Foi também fundamental, porque muita gente não podia ir. Tinha gente grávida, tinha gente que tem asma, tinha gente com problemas pulmonares. Não podiam se expor por causa da pandemia. Foi um marco muito grande. A greve foi importante sim, e mais ainda porque ocorreu dentro de uma pandemia mundial. Eu acho que foi provado para uma gerência que quando o colaborador quer, ele vence a luta, e realmente isso que aconteceu.

FF: Você, enquanto a esposa de um trabalhador, como você viu esse desfecho da greve?

E1: Para mim foi uma coisa muito boa, principalmente no dia que a gente estava lá na assembleia e o [...] não vou saber que procurador que era ... entregou a intimação para a reintegração de todo mundo [...] vou citar uma coisa aqui que eu escutei, na hora que o [...] eu não sei como é o nome do rapaz que leva a procuração [...] de reintegração lá. Aí os supervisores eles tiveram [...] oficial de justiça [...] os supervisores, eles se “acharam” no dia da demissão, porque normalmente, como meu esposo estava me falando aqui, quando o supervisor vai te dispensar ele normalmente chega com toda educação do mundo, ele agradece pelo tempo de trabalho que você dedicou para a empresa. E ali eles agiram conforme eles foram mandados. Eu acredito que eles foram mandados ir toda agressividade que eles pudessem para cima dos operadores para todos assinarem aquela carta de demissão. E no dia que o oficial de justiça levou a intimação de reintegração dos funcionários, todos os supervisores tiveram a cara de pau de correr para dentro da fábrica para não assinar. Não foi nem um, nem dois, a gente viu muitos supervisores que estavam ali no meio dos colaboradores, correrem para dentro dos carros. Escondendo a cara para não assinarem a ação judicial.

Tá aí a supervisão de uma empresa que é mandada, que tem uma gerência totalmente fora do controle. Erros que eles fizeram ali, né tipo. Foi a maior vitória para a gente, quando aconteceu a reintegração e era uma gerência falha, era uma gerência sem estrutura, era uma gerência sem conhecimento, sem organização. Eles só queriam mostrar que eles tinham poder. Mas eles não tinham uma organização de gerenciamento de tamanha empresa que é. Eu ainda não acredito porque eles ainda não saíram, né. Mas em todo caso a vitória é muito grande e a gente com certeza agradeceu muito a Deus e a todos que tiveram nessa greve. Uma vitória muito grande para todas as empresas verem, que não é maltratando um ex-funcionário ou um funcionário que eles vão conseguir subir. Porque com certeza se você tem um bom funcionário, você tem [...]. E muitas empresas com certeza vão seguir o exemplo de não fazer o que a... não vou dizer a Renault, a gerência da Renault fez com os 747.

Trabalhador 1: Só um relato aqui, que eu acho importante, estava lá na linha de frente. Minha esposa acompanhou ali, praticamente todos os dias e levava café para os companheiros. A gente tá brigando por um bem em comum, [...] quem tava dentro brigava para poder entrar e quem tava fora também queria entrar, [...]. Muitos que tavam ali falavam “cara, essa empresa não quer vocês, por que que vocês tão aqui?” Entendeu? Teve uma mensagem de desanimar. *A empresa chutou vocês da maneira que fez [...] eles mesmos reconheceram que [...] por que que vocês querem voltar? vão procurar alguma coisa para fazer, procurar um emprego.* Mesmo assim, o Sindicato não arredou o pé. Não perdeu a força e deu no que deu. A vitória como diz não foi cem por cento, mas foi parcial e muito boa, muito gostosa, serviu de exemplo aí não só para o Brasil como para o mundo inteiro.

Fabio entrevistou outra esposa de trabalhador que esteve presente na greve. No caso dela, seu marido estava em casa de folga quando recebeu a notícia de sua demissão pelo celular. O nome da entrevistada está sendo protegido para evitar possível retaliação por parte da multinacional. Está identificada como “**Esposa 2**”.

FF: Como você soube das demissões?

Esposa 2 (E2): Na verdade, meu esposo trabalha na Renault. E daí, o que acontece [...] ele chegou em casa tranquilo e de repente começaram as ligações dos amigos dele no grupo, falando o que estava acontecendo. E ele até ficou tranquilo, porque ele falou assim “não, acho que comigo não” porque até conversado com o gerente dele lá, com o supervisor, e estava tudo certo. Mas ninguém sabia o que ia acontecer. Só começaram a falar que estavam mandando todo mundo embora. Que estava uma situação

de “guerra” lá na Renault. Os amigos dele falando no whats. E de repente ele olhou no e-mail e falou assim [...] não, não chegou, para mim não chegou nada. Graças a Deus está tudo certo[...] e de repente ele abre de novo o e-mail e estava lá a carta de demissão. Nossa, foi assim surreal. A gente não conseguiu acreditar que uma empresa de tamanho porte, né, e que até então era... eu considerava uma empresa assim... super-humano o atendimento, na verdade, o vínculo que eles tinham com os empregados era assim humanizado, fazendo uma coisa daquelas. Foi surreal, assim. Meu filho ficou pasmado. Tenho um filho de 11 anos, ele ficou assim desesperado, porque ele era apaixonado pelo trabalho do pai dele, né. Foi assim muito triste na verdade a situação.

FF: Então, você mencionou que considerava a empresa super-humana. Há quanto tempo mais ou menos o seu marido trabalhava na Renault?

E2: Ele trabalhou 10 anos na Renault. É, assim, na tratativa com os funcionários eles sempre foram, né, tipo... tentando preservar. E dessa vez não teve isso. Tanto que a gente estava no meio de uma pandemia. Eu sou da área de saúde, sabe [...] trabalho na saúde, e eu achei assim absurdo o que fizeram. Mandar embora as pessoas no meio de uma pandemia, sem a menor responsabilidade, né.

FF: Você disse que a empresa não agia assim antes. Dessa vez ela fez diferente?

E2: Muito diferente da empresa, que antes não era assim. Na verdade, né, antes eles sempre tentaram fazer algumas coisas assim em prol dos funcionários. Acho que pensar, como que a gente pode dizer, uma contribuição... cuidar, na verdade, da família de seus funcionários. Era essa a visão que a gente tinha, sabe? Sempre tiveram, assim, um bom convênio. Nas brigas que tinham com o Sindicato, assim, sempre acabava que eles faziam o que era certo para proteger os seus funcionários. E dessa vez, não teve acordo, não pensaram em ninguém. E eu fiquei assim abismada, a gente não esperava isso dessa empresa, principalmente desses líderes ou diretores atuais, né.

FF: Passando mais para a greve em si. Você acredita que a greve foi fundamental, que era a única alternativa? E sobre fazer uma greve durante um momento de pandemia? Como você avalia essa situação?

E2: Foi só a greve que, na verdade, fez com que eles tivessem ainda um pouco de respeito pelo funcionário. Senão nem isso, né. Porque depois da greve eles ofereceram aqueles planos, né, para as pessoas serem mandadas embora, porque senão seriam

mandadas embora daquele jeito mesmo. Se não fosse a greve teria sido pior ainda. A greve foi fundamental sim para restituir pelo menos um pouco dos direitos dos trabalhadores.

FF: Eu já entrevistei uma outra esposa de funcionário e ela me contou que as esposas, algumas, elas também tinham um papel, que a família se uniu muito para ajudar os trabalhadores na greve. Você percebeu essa união também?

E2: Sim, percebi. Embora eu não tenha participado, porque eu sou enfermeira e estava na linha de frente, ainda estou, da

situação. Mas todas as famílias iam para lá, ficavam lá, sabe? Foi assim bem importante a união da família, né. Porque, enfim, quando eles fizeram isso, eu penso assim, eles não mandaram o funcionário embora, eles não mandaram uma pessoa embora. Eles acabaram atingindo uma família inteira. Agora, olha, o plano de saúde vai até maio ou junho me parece que a gente ainda tem cobertura, a partir de junho. Pense só, uma família tem no mínimo 4 pessoas, é 4 pessoas jogadas ao SUS, que já está super afogado. Então, a família tem sim... fizeram, estavam bem unidos. Foram atingidos assim em primeiro grau nessa situação.

Nossos filhos, né. A qualidade de vida dos nossos filhos. E eu fiquei assim, muito... na verdade a Renault, assim, meu conceito com a empresa caiu cem por cento. Não, porque... eles não são obrigados a manter funcionário nenhum, eles têm direito, mas depois desta, ficou claro para nós brasileiros, que essas empresas vêm para nosso País e elas querem se aproveitar. Depois quando não tem mais interesse, quando eles querem baixar salário [...] não tem interesse nenhum, eles simplesmente fazem o que dá na cabeça e azar. Já ganharam o que tinham que ganhar. Mesmo tendo todo o incentivo no nosso país.



Trabalhadoras, trabalhadores da Renault em greve, em manifestação em frente à montadora, junto com a diretoria do Sindicato, familiares e comunidade.

FF: Então, avançando um pouquinho, o Sindicato e os trabalhadores mobilizaram uma vitória judicial, conseguiram a reintegração dos trabalhadores. E como que você viu isso, esse resultado da greve, esse resultado da luta?

E2: Nossa, eu vi como uma grande vitória mesmo. Uma grande vitória. E eu acho, assim, que o Sindicato ele é muito importante. Infelizmente no nosso país é só o Sindicato dos Metalúrgicos e dos Bancários, praticamente, que funcionam. Mas ele é muito importante, porque se não fosse ele

as situações desses trabalhadores seriam muito piores, né. Porque a gente vê assim, esse sindicato ele atua, principalmente aqui no Paraná, aqui em Curitiba, nessa grande empresa, que é a Renault. Daí tem a Bosch já, a Volvo. Nas outras metalúrgicas pequenas que não têm defesa, não tem esse respeito. Nenhum. O funcionário... a gente que vê funcionário pegando covid e sendo mandado embora, sem o menor respeito, sem o menor cuidado. Então eu acho que o sindicato, assim, ele é muito importante. O sindicato [...] muito importante sim.

FF: No fim, teria alguma coisa que você

gostaria de falar que eu não perguntei, que você acharia importante de a gente mencionar no livro?

E2: Não, acho que já falamos tudo. Acho que é uma luta muito importante mesmo e que a gente tem que manter essa união do povo e saber que a gente tem alguém que luta pelos trabalhadores ainda.



INCENTIVOS FISCAIS E AJUDA FINANCEIRA A RENAULT

Um dos temas mais debatidos durante a greve diz respeito aos benefícios que a Renault teve para se instalar no Paraná, no ano de 1996. O governador na época era Jaime Lerner - Democrata. O acordo entre a montadora francesa, o governo do estado e a prefeitura de São José dos Pinhais, acabou na Justiça. O governador conseguiu a aprovação de empréstimos para a empresa, sem apresentar no Senado Federal sequer o protocolo do acordo. Por maioria de votos, os senadores aprovaram os empréstimos literalmente às escuras. O que gerou muitos protestos. Os senadores eleitos pelo Paraná, Roberto Requião (PMDB) e Osmar Dias (PDT), queriam acesso ao acordo. Mas isso não foi possível. Por vários anos tudo ficou em segredo e as ações na Justiça para obter uma cópia, foram rejeitadas. Só em janeiro de 1998 os senadores conseguiram as informações e em forma de denúncia, em seção no Senado Federal, tornaram público o que até então estava sendo guardado à sete chaves. Foi nesse sentido que Sérgio Butka se manifestou na audiência pública, cobrando do governo estadual transparência nas novas negociações com a montadora. “Não podemos admitir que numa democracia exista ainda a possibilidade de contratos e acordos *“clandestinos”*”, afirma,

O Senador Osmar Dias começa o pronunciamento denunciando que o governo do Estado se negou a dar detalhes do Acordo com as montadoras (Renault e Chrysler), até mesmo a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado abriu mão de exigir a abertura do protocolo firmado com as empresas para autorizar os empréstimos pleiteados pelo Estado do Paraná, mas informou que conseguiu ter acesso ao documento. Afirmou que no documento o Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE) irá emprestar para a Renault, para que ela se instale no Paraná, sem juros e correção monetária, um valor que pode chegar a U\$ 1,8 bilhão, que será pago a partir de junho

de 2006. Além disso, irá dar incentivos fiscais e isenção de ICMS por dez anos, doará um terreno 2,5 milhões de km², e fornecerá energia elétrica e água. Resumiu que é uma franquia, a Renault entra com o nome e o povo do Paraná entra com o dinheiro, pagando a conta. Acusa o Secretário da Fazenda e o governador de mentirosos, destaca ainda que assumiram um compromisso com a Renault de conseguir créditos com juros subsidiados no BNDES. Indica para os senadores que aprovaram o empréstimo para o Estado que leiam os documentos, para se conscientizarem que agiram de forma equivocada, e que o Estado não irá pagar.

O Senador Roberto Requião, em seu discurso, afirmou que “o valor total será de U\$ 2,0 bilhões, sendo U\$ 1,8 bilhão mais US 200 milhões em investimentos em infraestrutura, e a Renault não investirá um único centavo. A Chrysler Internacional que tem empreendimento de U\$ 600 milhões, tem a participação no contrato da Chrysler Service, que opera aqui, com sede no Panamá, de um dólar”. Acusou o governo do Paraná está mergulhado num lodaçal de corrupção e é o mais incompetente da História. Na sequência o Senador Osmar Dias informou que a Comissão de Assuntos Econômicos instalou uma Subcomissão da Guerra Fiscal, que não funcionou. “Vou dar entrada a um requerimento na Comissão de Assuntos Econômicos, solicitando que seus membros que abriram mão da exigência desse protocolo para aprovar empréstimos para o Paraná façam uma análise, agora técnica, desses protocolos de acordo, a fim de que tenhamos uma posição firmada na Comissão, pelo menos para o futuro. E também para que tenhamos a iniciativa de tomar providências junto ao Judiciário, ao Ministério Público, ao Tribunal de Contas, a quem quer que seja, porque isso não está ocorrendo só no Paraná”.

Para o economista do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, Cid Cordeiro Silva, os incentivos ou privilégios

não aparam aí. “Outro incentivo fundamental na negociação da vinda da empresa para o Estado foi o diferimento do pagamento do ICMS, firmado pelos Termos Gerais de Acordo de Parcelamento, concedendo prazo para pagamento desse imposto. Os benefícios tributários ocorreram sobre os fatos geradores do período de dezembro de 1997 a junho de 2006, com pagamento a partir de julho de 2012 a junho de 2022. Os benefícios se estenderam a outras modalidades a utilização de 100% dos créditos do ICMS acumulados por todos os estabelecimentos da Renault do Brasil ou qualquer outra entidade ou estabelecimento do Grupo Renault, com domicílio fiscal no Estado do Paraná, para pagamento de fornecedores ou prestadores de serviços no Estado do Paraná, inclusive os de energia elétrica. Pagamento do ICMS devido por outras entidades ou estabelecimentos do Grupo Renault instalados no Estado do Paraná, dentre outros benefícios”.

Sandro Silva, economista do Dieese, os benefícios concedidos para a instalação da unidade no estado, foi bem maior que o imaginado pelos paranaenses. No documento assinado, “o Estado do Paraná e a Prefeitura de São José dos Pinhais agirão de modo a transferir para a Renault do Brasil por meio de uma doação, a propriedade de terreno de 2.5000.000 m², livre de quaisquer impostos, taxas e emolumentos, inclusive os decorrentes da transferência da propriedade, privilégios, hipotecas, dívidas, inclusive dívidas fiscais, e garantia bem como de quaisquer ônus”. E continua, “além disso, o Estado do Paraná e o Município de São José dos Pinhais cuidarão para que uma área de 500.000 m², adjacente ao terreno, seja reservada em benefício da Renault do Brasil de maneira a destacá-la, a título gratuito, para uma eventual necessidade de expansão”.

Segundo Cid Cordeiro, é natural que depois de receber tantos benefícios jamais concedidos à nenhuma empresa brasileira, “o que dirá paranaense”, que se esperava uma atitude mais civilizada por parte da montadora.





IMPRENSA

Nilton de Oliveira é jornalista experiente e há oito anos trabalha na área sindical. Para Nilton, a mídia nacional tende a dar mais espaço e favorecer as notícias da perspectiva do capital. Ressalta que as notícias das montadoras sempre dão mais visibilidade, devido a importância na economia e “geralmente o foco da imprensa ele sempre tá voltado mais pra versão da empresa”.

“A gente nota sempre que a imprensa cobre de um jeito assim [...] ela não humaniza a história. Por exemplo, o cara que ficou desempregado, poxa, não há uma preocupação em relação a isso. A preocupação é mais em relação à economia. Publicam assim, a Renault tá em greve há 20 dias. Quantos carros ela deixou de vender? Qual que foi o prejuízo da empresa e tal”. No caso da greve da Renault ele avalia que no início acabou tendo uma cobertura um pouco diferente. “A imprensa só ficou sabendo dessa história (greve) por causa do sindicato. Aquilo que eu falei, se não houvesse sindicato a empresa ia mandar embora esses 747 trabalhadores e essa história ia morrer na casca. É o que falamos na imprensa sindical. *Sindicato sem jornal é um grito que ninguém escuta*. Ninguém iria ficar sabendo. A partir do momento que o sindicato fez a denúncia, mobilizou os trabalhadores para a greve, o noticiário acabou dando também a nossa versão”, mas ressalta que no decorrer da greve a mídia passou a dar muito mais a versão da multinacional: “a preocupação da

imprensa aqui no Brasil, particularmente, é mais em relação à área econômica”.

Nilton destaca que historicamente os trabalhadores têm menos espaço nos meios de comunicação tradicionais. “O espaço para voz da empresa é sempre maior do que o espaço pra voz dos sindicatos, que representam os trabalhadores”. Avalia que esta questão é mais complexa e que envolve o nosso modelo de democracia. Cita como exemplo a cobertura que está sendo dada sobre a pandemia. “Só ouve o governo, os empresários, mas quase não se ouve as entidades legitimamente eleitas para defender, dentre outras coisas, o direito a saúde”.

Já em relação à cobertura internacional, ele avalia que de um modo geral a cobertura é mais democrática. “A gente sempre nota que a imprensa internacional ela sempre procura estar ouvindo o trabalhador, o movimento sindical. No máximo eles dão espaço semelhantes. Dão informação dos dois lados. Já aqui no Brasil é mais difícil. Aqui eles sempre ouvem mais o patronal do que o lado do trabalhador”.

Walter Sanches da IndustriALL fez questão de destacar a repercussão que as demissões tiveram no mundo todo. “A repercussão, eu diria assim, foi grande. É uma empresa global. Uma empresa que tem acordo marco global com a gente e foi uma greve que durou 21 dias”. A própria IndustriALL ajudou na comunicação. “Nós tratamos de divulgar a greve. Nós informamos especialmente os franceses, que é onde fica a sede da empresa”.

APOIO INTERNACIONAL

Valter Sanches, foi uma peça importante de articulação do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba na luta para a reintegração dos 747 demitidos. Ele é Secretário Geral da IndustriALL Global Union, que é uma entidade que representa mais de 50 milhões de trabalhadores em quase 140 países. “Temos hoje 565 sindicatos filiados em diversos setores produtivos, que vai da mineração, energia e manufaturados em geral”. Explica que todo o trabalho da IndustriALL é aprovado em Congresso com a participação de todos os filiados. “O congresso aprova um plano de ação e elege uma direção para implementar. Isso a cada quatro anos. Esse plano consiste em cinco pontos estratégicos. Defender os direitos dos trabalhadores, construir sindicatos fortes, combater o capital global, lutar contra o trabalho precário e promover políticas industrial sustentável”. O Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba e a Força Sindical, são filiados a essa central internacional.

Em nessa perspectiva de defesa dos direitos dos trabalhadores e fortalecimento dos sindicatos que a IndustriALL atuou no caso as demissões em questão. Ele revela que em 2013 havia feito um acordo com a Renault, valendo para todas as fábricas que ela tem no mundo, e renovado em julho de 2019, chamado *Acordo Marco Legal*. Nesse acordo a empresa se comprometia em negociar com o sindicato, antes de promover qualquer mudança no local de trabalho por conta de transformações tecnológicas e de processo produtivo. “No caso aí dos metalúrgicos de Curitiba, a empresa tomou uma decisão unilateral de romper a negociação e promover as demissões. E era um processo de reestruturação produtiva. Ela tinha anunciado em 2020 uma reestruturação global que iria reduzir em 15 mil trabalhadores em suas fábricas. Inclusive no Brasil. Só que em todos os lugares do mundo ela fez de uma maneira negociada. Em Curitiba rompeu as negocia-



Trabalhadores da Coreia também manifestaram seu apoio aos grevistas.

ções e simplesmente demitiu”. Sanches foi enfático em afirmar que a Renault rompeu com o acordo assinado em 2019: “Foi uma violação do nosso acordo global”.

Para ele, o sindicato agiu corretamente. “Primeiro que o sindicato fez o que era certo. Eles estavam numa negociação. Uma negociação dura. Não estamos dizendo que a empresa estava feliz. A empresa nunca vai estar feliz com o que o sindicato propõe. Mas negociação coletiva é isso. Você chega num ponto, uma parte cede, outra parte cede, e você chega num ponto de meio-termo, né. Então, eu acho que o sindicato fez correto de tomar a decisão de fazer uma greve. De iniciar uma greve contra essas demissões. Buscar a solidariedade dos demais companheiros e companheiras que não tinham sido demitidos. Se aceitam uma demissão desse jeito, depois qualquer pessoa pode ser demitida”.

O Secretário Geral da IndustriALL conta que conversou durante a greve com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Sérgio Butka, os diretores Ezequiel Romão Pereira e Jamil d’Avila. “Falávamos quase todos os dias”. Ele disse que estas conversas foram importantes para entender bem o que estava acontecendo e poder cobrar uma po-

sição da direção mundial da montadora. “Disse para a direção da Renault mundial que eles estavam rompendo o Acordo e que se continuassem nessa linha teriam um problema global”. Ele explica que diante dessa posição acionou o Comitê Global dos Trabalhadores como forma de pressão. “Esse não era um problema só do Brasil ou de Curitiba. Virou um problema mundial para eles”.

Valter Sanches fez questão de destacar a participação do Ministério Público do Trabalho -MPT- no processo que culminou com a decisão da Justiça de obrigar a empresa a reintegrar todos os demitidos e pagar os dias que ficaram em greve. Considerou fundamental a posição do MPT de ressaltar o Acordo Global que a Renault havia assinado com a IndustriALL, se comprometendo em não demitir nenhum trabalhador sem previa negociação com o sindicato. “Quando o Ministério Público foi chamado para se pronunciar no processo, ele citou o nosso Acordo Global e destacou que ele estava sendo descumprido pela Renault. É a primeira vez que tenho notícia que o nosso Acordo foi utilizado como base para uma decisão judicial. Tem outros casos que usamos o Acordo, mas nenhum

precisou ser usado na Justiça”, lembra.

Para ele, a greve e todo o seu desenvolvimento, mostrou a importância da solidariedade internacional. “O sindicato recebeu mensagens de várias partes do mundo. De apoio da greve, mas sobretudo o fato dos trabalhadores fazerem parte de um sindicato. O sindicato fazer parte de uma confederação e a confederação fazer parte de um sindicato global como nós. Acredito que isso foi determinante para o sucesso do movimento. Foi muito além da fábrica de Curitiba, das fronteiras de Grande Curitiba e Região, do Paraná, do Brasil. Os metalúrgicos da Grande Curitiba fazem parte de uma família enorme. Nós podemos impor um processo de negociação com a Renault

para ter um acordo global que no fim das contas foi o que garantiu, ajudou a garantir a reintegração desses trabalhadores”. Para Sanches os metalúrgicos de Curitiba souberam enfrentar a crise causada pelas demissões e criticou a posição da empresa: “assim como outras, a montadora preferiu proteger o capital ao invés de proteger os trabalhadores. Invés de buscar o entendimento com o sindicato, preferiu o enfrentamento. Em vez de discutir de forma a minimizar o impacto. Mas não, ela resolveu proteger o acionista e não proteger o trabalhador”.

Paulo Pissinini também analisou a greve da perspectiva internacional. “Essa greve foi diferente porque rompemos a barreira do movimento sindical. Sempre tivemos

ligação com entidades sindicais de outros países. A diferença é que se antes eles é que nos inspiravam, hoje nós passamos também a ser referência para eles. Hoje somos fonte de inspiração pra eles. Isso porque conseguimos levar para todo o mundo o que estava acontecendo aqui”. Ele cita manifestações de apoio de entidades da Turquia, Coreia, França, Itália, Argentina, Uruguai, Estados Unidos, Canadá, dentre outros. “A atitude desumana da direção da Renault resultou numa ação forte do nosso sindicato e o apoio à nossa luta em vários continentes”.



54 bis, route des Acacias
CH 1227 Geneva
Switzerland
Tel: +41 (0)22 308 50 50
Fax: +41 (0)22 308 50 55
info@industriall-union.org
www.industriall-union.org

President: Jörg Hofmann
General Secretary: Valter Sanches

Genebra, 23 de Julho de 2020

IndustriALL Global Union em solidariedade com trabalhadores e trabalhadoras na Renault em Sao José dos Pinhais, Brasil

Prezado companheiro Sérgio Butka,

Em nome dos 50 milhões de trabalhadoras e trabalhadores representados pelo [IndustriALL Global Union](#) nos setores de mineração, energia e manufatura em 140 países, quero expressar nosso integral apoio aos trabalhadores e trabalhadoras na Renault em Sao José dos Pinhais (PR) Brasil na sua luta pelo emprego.

O IndustriALL Global Union repudia veementemente a medida unilateral da gerencia da empresa em tomar essa medida socialmente irresponsável interrompendo o devido processo de negociar alternativas com o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba/CNTM para evitar que cerca de 750 trabalhadores na planta percam seus empregos.

As demissões no Brasil fazem parte de um plano global de reestruturação da Renault anunciado em Maio último, portanto tem menos a ver com a situação momentânea de mercado no país. Esta postura da gerencia local conflita com o estabelecido no nosso [Acordo Marco Global](#) firmado pela empresa em Julho de 2019, que estabelece que processos de reestruturaração devem ser negociados com os sindicatos.

Apoiamos plenamente as suas reivindicações e apelamos à direção local da empresa e à matriz que tenham discernimento e responsabilidade social neste momento de pandemia, de crise econômica e aumento do desemprego e retome as discussões com o sindicato para encontrar em conjunto formas alternativas de manutenção dos empregos. Entraremos em contato com os Sindicatos na sede central da empresa na França e com o Comitê Global dos Trabalhadores na Renault para ajudar a interceder junto à matriz.

Parabenizamos os trabalhadores e trabalhadoras por sua disposição de luta e resistência e reiteramos o nosso pleno apoio e solidariedade na defesa dos empregos.

Saudações solidárias,

Valter Sanches
Secretário Geral

c.c. Miguel Torres, presidente CNTM

c.c. Monica Veloso, Vice presidente CNTM e membro do Comitê Executivo do IndustriALL Global Union

De Genebra, Suíça, veio também apoio da INDUSTRIALL,
central sindical internacional de trabalhadores.



**Unite House
128 Theobald's Road
London WC1X 8TN**

Tel: 020 7611 2500
Fax: 020 7611 2555

ESCRITÓRIO CENTRAL

21 de julho de 2020

A todos os Sócios do Sindicato da Renault Curitiba,

Em nome dos 1,1 milhão de membros da **Unite** em todos os setores da economia e, em particular, dos nossos 80.000 membros no setor automotivo, desejamos enviar a vocês nossa solidariedade e apoio em sua luta.

É inaceitável que a Aliança Renault-Nissan-Mitsubishi esteja usando a crise do Covid-19 como uma desculpa para lançar um ataque à sua força de trabalho. Sabemos muito bem que a estratégia da Aliança é colocar os trabalhadores em competição uns com os outros e forçá-los a aceitar salários e termos e condições cada vez menores, e aumentar a pressão do trabalho. Essa é uma tática usada por essa empresa em todo o mundo e é somente através da solidariedade global que seremos fortes o suficiente para recuar. É por isso que você tem todo o nosso apoio em sua luta para proteger os interesses dos trabalhadores de Curitiba contra as ameaças que enfrenta da administração.

Somos mais fortes quando estamos juntos e continuaremos a trabalhar com vocês e com os camaradas ao redor do mundo para criar solidariedade entre os trabalhadores da Aliança Renault-Nissan-Mitsubishi. A Aliança deve saber que não pode mais jogar trabalhador contra trabalhador, mas deve começar a se envolver construtivamente com sindicatos em todo o mundo.

Em solidariedade.

**Steve Bush
Oficial Nacional
Setor automotivo
Sindicato Unite**

**Len McCluskey
Secretário-geral**

www.unitetheunion.org

A greve teve apoio das principais organizações de trabalhadores do mundo.



FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DE
METALÚRGICOS E METALÚRGICAS DO BRASIL

TODA SOLIDARIEDADE METALÚRGICA À GREVE DOS TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DA RENAULT

A FITMETAL (Federação Interestadual de Metalúrgicos e Metalúrgicas do Brasil), em conjunto com suas entidades de base, manifesta a solidariedade de nossa categoria à greve dos trabalhadores e das trabalhadoras da Renault de São José dos Pinhais (PR). Em pleno período de pandemia do novo coronavírus e sem sequer concluir as negociações com o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (PR), a empresa anunciou a demissão de mais de 700 funcionários e funcionárias na última terça-feira (21).

É fundamental que a Renault suspenda os cortes e reabra as negociações com o Sindicato, em busca de alternativas que preservem empregos em tempos de crise econômica, social e sanitária. Além de receber incentivos fiscais do governo do estado do Paraná, a empresa pode recorrer a outros programas de proteção econômica e, acima de tudo, debater saídas conjuntas que levem em conta a opinião dos trabalhadores e das trabalhadoras. Do contrário, a greve é a resposta inevitável e legítima diante da intransigência da Renault.

Betim, 23 de julho de 2020

MARCELINO DA ROCHA

*Presidente da FITMETAL,
em nome da Direção Executiva*

“Toda a solidariedade metalúrgica à greve dos trabalhadores e trabalhadoras da Renault”, diz a nota oficial da FITMETAL -Federação Interestadual de Metalúrgicos e Metalúrgicas do Brasil.



A greve contra as demissões na Renault contou com o apoio de trabalhadores no Brasil e em várias partes do mundo. Funcionários dos Correios enviaram foto manifestando apoio à greve.



Metalúrgicos de São José dos Campos, São Paulo, mandaram seu apoio.



Depoimentos

“Fiquei estarrecido quando soube das mais de 700 demissões na Renault e principalmente pela forma como foi feita. Demitiram trabalhadores com estabilidade no emprego, com Covid e até trabalhadores internados em UTI”.

André Nunes, advogado - direitos humanos da OAB Paraná - é mestre em direitos humanos pela Universidade Federal do Paraná

“Não é possível nenhuma empresa que mantenha o nível de subsídio para a sua atividade, de incentivo fiscal que a Renault mantém, de promover demissões em massa, principalmente quando há outras alternativas”.

Luiz Cláudio Romanelli, deputado estadual do Paraná, MDB.

“Nós temos a obrigação de usar de todas as ações que pudermos para proteger os trabalhadores, trabalhadoras e todas as suas famílias”.

Gleisi Hoffman, deputada federal, PT.

“Não podemos admitir que numa democracia exista ainda a possibilidade de contratos e acordos clandestinos”.

Sérgio Butka, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba e presidente da Força Sindical – Paraná, sobre os acordos sigilosos da Renault com o governo do estado e prefeitura de São José dos Pinhais.

“O valor total será de U\$ 2,0 bilhões. Sendo U\$ 1,8 bilhão mais US 200 milhões em investimentos em infraestrutura. A Renault não investirá um único centavo”.

Roberto Requião ex-senador, MDB, denunciando o acordo em discurso no Senado Federal em 30 de janeiro de 1998.

“Todos esses benefícios não foram restritos apenas às montadoras. As empresas que vieram em função delas, também [...] esses privilégios em relação a obtenção de financiamentos com juros privilegiados, em relação a impostos e até a doação de terreno, por exemplo, também foram concedidos a outras empresas que prestavam serviços a Renault”.

Cid Cordeiro Silva, economista do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba.

“Com certeza a luta dos metalúrgicos e metalúrgicas da Grande Curitiba está servindo de exemplo para o Brasil inteiro. Só lutando se consegue enfrentar essas injustiças”.

Gleisi Hoffmann, deputada federal e presidente nacional do PT.

“Os benefícios concedidos para a instalação da unidade no estado, foi muito maior que o imaginado pelos paranaenses. O Estado do Paraná e a Prefeitura de São José dos Pinhais transferiram para a Renault a propriedade de terreno de 2.5000.000 m², livre de quaisquer impostos e taxas, por exemplo”.

Sandro Silva, economista do Dieese – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos.

“A decisão foi brilhante. É preciso homenageá-la. Ela teve a coragem [...] justificou sua decisão, afirmando que a empresa até poderia fazer as dispensas, mas precisava fazer concessões e contrapartida. Coisa que a Renault não fez”.

Célio Horst Waldraff, vice-presidente do Tribunal Regional do Trabalho no Paraná sobre a decisão da juíza Sandra Mara de Oliveira Dias de anular as demissões e pagar os dias parados.

“A empresa negociava com o governo do Estado mais concessões, mais benefícios para implantar novos produtos. Para os trabalhadores a proposta era outra. Redução dos custos da mão de obra em 30 por cento”.

Iraci Borges, advogado do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba, mostrando-se surpreso com a informação do governo do estado de que a Renault estaria negociando mais benefícios

“Daqui há 10 dez anos a gente vai estar falando disso. Não só o Sindicato, mas os trabalhadores da Renault. Olha, a gente fez greve. A gente teve uma postura dura, firme, de resistência e conseguimos salvar 747 empregos. Realmente um marco histórico”.

Alberto Emiliano De Oliveira Neto, Procurador do Trabalho, representou o MPT – Ministério Público do Trabalho - na ação que julgou a greve da Renault que culminou com a reintegração dos demitidos e pagamentos dos dias parados.

“Eu acho que ali foi fundamental a união [...] O Sindicato tomando frente. Tudo que os trabalhadores sugeriam ali, o Sindicato topava. Daí entrou a gente, as esposas dos funcionários, [...] maridos das funcionárias. Quando uns estavam cansados, outros assumiam o lugar. Tinha gente grávida. Tinha gente com asma. Gente com problemas pulmonares. Ninguém arredou o pé da luta. Foi um marco muito grande [...] mais ainda porque ocorreu dentro de uma pandemia mundial”.

Esposa de um metalúrgico da Renault que pela primeira vez participou ativamente de uma greve.

“A luta dos metalúrgicos da Renault deixou o movimento sindical brasileiros mais forte. O Brasil inteiro viu a importância de um sindicato forte, como o Metalúrgicos da Grande Curitiba, para o fortalecimento da democracia”.

Miguel Torres, presidente da nacional da Força Sindical, da Confederação Nacional dos Metalúrgicos e do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de São Paulo.

“Chamamos a empresa para conversar. Por incrível que pareça, a Renault não sabia explicar o porquê daquelas demissões. Trabalhador que estava em tratamento médico, em UTI, demitidos [...] Cipeiros, dirigentes sindicais. Trabalhadores sendo demitidos por telegrama. Nem as relações trabalhistas, nem o advogado das relações trabalhistas da montadora, nenhum representante da Renault, soube explicar o porquê desse tipo de atitude”.

Jefferson Alhanes de Almeida Rosa, Coordenação de Relações do Trabalho na Secretaria de Justiça, Família e Trabalho do governo do Paraná.

“A Renault resolveu proteger o acionista e não proteger o trabalhador”.

Valter Sanches, Secretário Geral da IndustriALL.

“Depois dessa vitória, nenhuma montadora no Brasil quis comprar a *briga* que a Renault comprou e perdeu”.

Miguel Torres, presidente da nacional da Força Sindical, da Confederação Nacional dos Metalúrgicos e do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de São Paulo.

“Eu já ouvi tanto falar das greves na Renault, mas que nem essa eu acredito que nunca houve... eu acho que foi fundamental a união da família junto aos colaboradores e o Sindicato e o Sindicato tomando frente na luta... acho que esse foi o segredo da vitória”,

depoimento da esposa de um dos trabalhadores da Renault em greve.



PARTE II

LUTA DE OLHARES:

A greve da Renault na mídia (2020)

RODRIGO RODRIGUEZ TAVARES

Em julho de 2020, 747 trabalhadores da montadora de veículos Renault em São José dos Pinhais foram demitidos. Os empregados reagiram com intensa mobilização e com uma greve de 21 dias que reverteu a demissão. O presente texto pretende analisar as diferentes visões da mídia sobre esse evento a partir da consulta aos seguintes sites de notícia: Voz do Metalúrgico, Plural, Tribuna, CBN, Folha de São Paulo, G1, UOL e a alguns sites franceses.

1 Professor associado do Departamento de História. Agradeço aos historiadores Flávio de Freitas Pannuti e Sérgio Heuko, e ao metalúrgico Anderson Cunha, pelas contribuições feitas ao texto.

OLHAR HISTORIOGRÁFICO

A historiografia, especialmente a marxista, deu muita atenção ao mundo do trabalho e aos seus embates. As greves adquiriam um aspecto prioritário para o entendimento dos conflitos capital-trabalho compreendidos, pelos marxistas, como o motor da história. O levantamento do conjunto de greves de um determinado período histórico, quais as categorias envolvidas, as reivindicações, os objetivos, o tempo de duração, a eventual solidariedade de outras categorias, a repressão etc. eram temas recorrentes na historiografia marxista.

O foco nas greves privilegiava também o desenvolvimento industrial no Brasil, pois a classe operária era fruto da industrialização, que marcava o fluxo inexorável da história rumo ao domínio cada vez maior do homem sobre a natureza. Nessa visão, eram minimizados os conflitos presentes no mundo do trabalho anteriores à industrialização. Para ficarmos em um exemplo dessa historiografia marxista, poderíamos citar a extensa obra de Edgard Carone, pesquisador importante sobre o movimento operário, que legou, às gerações futuras, extensa obra documental e de análise.

A história do movimento operário, es-

pecialmente a reconstituição das greves, também tem um débito com o importante militante e historiador do anarquismo, Edgar Rodrigues. Na vertente anarquista, o papel da industrialização não é destacado e há uma maior amplitude para considerar paralisações do trabalho de períodos anteriores à industrialização como greves. A ênfase dessa vertente também é na independência dos trabalhadores, que não dependem de partidos ou do governo para conquistarem suas reivindicações. Assim, nessa historiografia, estão incluídas categorias profissionais amplas no anseio por uma greve geral redentora, prenúncio de uma nova sociedade anarquista.

Anarquistas, comunistas, socialistas, trabalhadores e sindicalistas comandavam e se envolviam nas inúmeras greves que, de maneira sazonal, ocorreram no mundo do trabalho no Brasil. Para o grande público, porém, as greves dos metalúrgicos do ABC em plena ditadura militar (1964-1985) são a referência sobre greves no país, encobrimdo um passado repleto de reivindicações e de combatividade indissociáveis da história do Brasil.

O refluxo do marxismo na academia e,

de forma mais geral, do estudo das relações de trabalho e da própria história da industrialização, vem acompanhado de um contexto nacional e internacional desfavorável às reivindicações trabalhistas. O enfoque dado às greves diminuiu consideravelmente no universo historiográfico a partir do governo Margaret Thatcher (1979-1990), na Inglaterra, e do governo Ronald Reagan (1981-1989), nos Estados Unidos, com a ascensão do chamado neoliberalismo e a destruição sistemática dos direitos trabalhistas. Esse processo empurrou para as cordas o movimento sindical e o movimento dos trabalhadores em todo o mundo.

No Brasil, o processo de destruição dos direitos trabalhistas, do parco estado de bem-estar social construído pelas gerações anteriores desde antes do governo Getúlio Vargas, começa de maneira mais sistemática no governo Fernando Collor (1990-1992) e é um processo em curso com avanços e recuos até os dias de hoje. Nesse contexto adverso, merece destaque uma greve de 21 dias deflagrada a partir da perda de emprego de quase 800 trabalhadores da fábrica da Renault em São José dos Pinhais e encerrada com sua readmissão pela empresa.

FOTOJORNALISMO

As fotografias e os textos publicados nos diferentes sites são uma interpretação dos fatos, contam uma história sobre o movimento realizado pelos trabalhadores da Renault. No início da industrialização no país, os trabalhadores acompanhavam as lutas de sua classe especialmente pelos jornais impressos, pelos folhetos, pelo boca-a-boca. Hoje, a comunicação engloba os jornais impressos ainda existentes, mas abarca desde aplicativos de mensagens, folhetos impressos, jornais online, cartazes, faixas, redes sociais, rádios, entre outros.

Esse texto analisa o jornal Voz do Metalúrgico do sindicato de Curitiba e região metropolitana, o site do jornal CBN, o site do Jornal G1, o site do UOL, da Tribuna do Paraná e alguns sites franceses. A seleção tem como foco tanto a construção textual como aquela presente nas fotografias publicadas, visando uma variedade de enfoques sobre o fato, desde jornais claramente ligados aos trabalhadores até aque-

les distantes ideologicamente.

Na análise historiográfica da imprensa, é bastante comum que o rico acervo iconográfico publicado (fotografias, caricaturas, charges, anúncios) seja ignorado em prol do texto escrito cuja pretensa seriedade e importância preponderariam. No entanto, mais recentemente, as pesquisas sobre imprensa no Brasil têm ampliado o escopo e dado a devida importância aos elementos iconográficos que, afinal, constituem os periódicos e significam tanto quanto o texto escrito.

Começando pela análise das fotografias, um aspecto que perpassa os diferentes sites é a utilização de imagens de terceiros para retratar as diversas notícias publicadas. Com exceção evidente do jornal Voz dos Metalúrgicos, os demais sites não enviaram fotojornalistas/fotógrafos para cobrir o evento. As fotografias publicadas foram majoritariamente oriundas do Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba, uma delas,

oriunda da Polícia Militar do Paraná e as demais são imagens de arquivo de diferentes fontes. Essa característica advém, sem dúvida, da menor importância que as greves em geral têm no imaginário popular e também do contexto de corte sistemático de postos de trabalho enfrentado pelas redações dos órgãos de imprensa. Também é interessante notar, no que tange as fotografias, que, com exceção de uma edição do jornal Plural, as demais reportagens se restringem a apenas uma foto publicada.

Com relação ao aspecto ideológico, poderíamos traçar dois extremos, um representado pelas imagens publicadas pelo jornal Voz dos Metalúrgicos e outro oriunda da Polícia Militar do Paraná. Uma leitura intermediária analisaremos mais à frente. Começando pela análise dos extremos expressos nas fotografias, vale a pena iniciar por aquelas publicadas pelo jornal da classe.

OLHAR METALÚRGICO

O Voz dos Metalúrgicos conta com uma versão impressa disponibilizada na íntegra na internet. Como a periodicidade é mensal, a edição publicada cobre a vitória da greve e a readmissão dos trabalhadores, mas a cobertura pelo site foi extensa incluindo amplo repertório fotográfico utilizado por outros órgãos de imprensa. O conjunto de fotografias do VM publicadas em suas páginas e em outros órgãos de imprensa

estão na sequência. Como essas imagens, em muitos casos, são reproduzidas em órgãos que não compactuam com a sua visão de mundo, indicam um espraiamento da visão do sindicato na sua luta pela hegemonia. Como é a única fonte que efetivamente enviou fotojornalistas ao local, a análise merece ser mais detalhada.

Edição 911
18 DE AGOSTO | 2020

A VOZ do Metalúrgico

100 Anos
Um século de lutas

CAMPANHA 100% SÓCIO

Órgão de Informação e Luta dos Trabalhadores Metalúrgicos da Grande Curitiba - Presidente: Sérgio Butka

METALÚRGICOS DE CURITIBA
CONTRA AS DEMISSÕES DA RENAULT

#MEXEUCOMUMMEXEUCOMTODOS

**HISTÓRICO!
VENCEU O
EMPREGO**

NABASE DALUTAE MOBILIZAÇÃO, OS TRABALHADORES DA RENAULT CONSEGUIRAM REVERTER AS DEMISSÕES DE 747 COMPANHEIROS. FORAM 21 DIAS DE GREVE EM VIGÍLIA 24 HORAS NA PORTA DA FÁBRICA PASSANDO CHUVA, FRIO, FAZENDO PROTESTOS, PASSEATAS E UNIDOS NA LUTA PARA REINTEGRAR ESSES PAIS E MÃES DE FAMÍLIA E PARA FIRMAR UM ACORDO QUE GARANTISSE A MANUTENÇÃO DOS EMPREGOS. FICOU PROVADO QUE QUANDO O TRABALHADOR SE UNE PARA EXIGIR RESPEITO E DIGNIDADE, NINGUÉM PODE COM ELE. PARABÉNS, COMPANHEIRADA. VOCÊS SÃO UM EXEMPLO PARA O BRASIL E O MUNDO.

Figura 1 – Foto da rotatória próxima da entrada principal da montadora em São Jose dos Pinhais.



Figura 2 – CBN 22/07/2020 e 11/8/2020, foto com a fonte “Divulgação/SMC”. Com um corte um pouco diferente, sem mudar a essência da foto, Folha 22/7/2020. Também com um corte ligeiramente diferente no G1 de 22/07/2020. Fonte: CBN. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 3 – CBN 06/08/2020, foto com a fonte “Divulgação/SMC”. E também no Tribuna, Paraná, 11 de agosto de 2020, com um corte que não mostra a rua. Fonte: CBN. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 4 - Fonte: CBN. Plural, 12 de agosto de 2020. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

As fotografias enfatizam aspectos importantes: são os trabalhadores que fazem a fábrica funcionar, os trabalhadores estão unidos e sabem o que querem. São muitos os aspectos que reforçam esses traços. Os trabalhadores aparecem com frequência com faixas, portanto, têm o que dizer, repetem os mesmos gestos, sejam eles os braços levantados ou os celulares ligados no alto, além de usarem o uniforme de trabalho. Os braços levantados são um símbolo claro de vitória, de mobilização. Os trabalhadores estão na luta, são agentes políticos, e a voz deles é a do jornal: a fotografia publicada especificamente no Voz Metalúrgica não tem a borda superior, que coloca um limite entre o fato representado e o jornal. Assim, na “fotografia da vitória”² do movimento dos trabalhadores, a voz dos trabalhadores mobilizados extravasa para a logomarca do jornal, mostrando a equivalência entre ambos e o lado ideológico do jornal.



Figura 5 - Fonte: CBN. G1, 10 de agosto de 2020. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

2 Também publicado em 2 de agosto de 2021 no www.npa-auto-critique.org/2020/08/controles-licenciements-la-greve-continue-dans-l-usine-reault-de-curitiba-au-bresil.html; no <https://ftm-cgt.fr/une-conclusion-heureuse-apres-la-greve-dans-lusine-reault-de-curitiba-au-bresil/> e em 10 de agosto de 2020 no <https://www.revolutionpermanente.fr/Usine-Renault-au-Bresil-apres-une-greve-de-15-jours-des-licenciements-annules-par-la-justice>

Um aspecto também importante a ser analisado nas fotografias do Voz dos Metalúrgicos é a relação entre liderança, trabalhadores e o próprio jornal. A equivalência citada anteriormente entre os dois últimos merece melhor detalhamento a partir da análise da relação entre líderes e massa. A partir das fotografias anteriores vemos claramente que o ponto de vista do fotógrafo é superior ao dos trabalhadores, possibilitando ver ao fundo a massa ope-

rária, mas o enquadramento claramente remete o fotógrafo para cima do carro de som que por meio da voz das lideranças comandava o movimento combativo. A fotografia que é capa do jornal é, portanto, uma imagem posada após mobilização por meio do carro de som ou o momento específico da votação de alguma proposta, que conta, então, com anuência dos trabalhadores. Ou seja, a fotografia reproduz o olhar dos líderes do movimento sobre os operários.

Embora a maior parte das fotografias mostradas anteriormente reproduza o olhar da liderança acima do caminhão de som, há duas fotografias no sentido inverso. São do SMC, e publicadas no Plural e na CBN.

São duas imagens mais ambíguas, pois elas não estão em nenhum lugar de poder, seja o palanque das lideranças operárias ou o Palácio Iguaçu. Por outro lado, ela reforça a importância da liderança uma vez que a perspectiva da foto aponta claramente para o carro de som de onde falam os líderes do movimento. A liderança ainda está numa perspectiva que destaca ao fundo a logomarca da Renault. Assim, ainda que não intencional, há quase que uma hierarquia, um direcionamento do olhar para as lideranças. Como ao fundo das lideranças está a fábrica, o próprio logotipo da Renault paira acima de todos. De todo modo, os trabalhadores estão no primeiro plano, o fotógrafo está no meio deles, talvez seja um deles, é um olhar operário do SMC, ainda que voltado para as lideranças e para a fábrica. Ainda não vemos os rostos, as expressões dos trabalhadores, só vemos os trabalha-

dores de costas, sem sermos informados do seu estado de espírito expresso em seus rostos, mas é um olhar de quem está na base da mobilização.

Da mesma maneira que enfatiza o momento da mobilização, o que o jornal selecionou para publicar na sua primeira página dentro do conjunto de fotografias é significativo e carregado de simbologia, assim como as fotografias que não fez. A seleção do conjunto fotográfico e a exclusão do conjunto são importantes. Como o SMC produziu extensa cobertura fotográfica, um dos jornais que dela se utilizou, a Folha de São Paulo, criou no site um caderno de fotografias, assim como o próprio Voz dos Metalúrgicos publicou um QR code no jornal impresso remetendo às demais fotografias na internet. Podemos assim conhecer um pouco do que foi produzido pelo fotoperiodismo do sindicato.

As fotografias, digamos, excluídas da edição impressa são aquelas feitas nos protestos nas concessionárias e a na igreja em São Jose dos Pinhais. A primeira poderia constranger o leitor mais amplo, que o sindicato também buscava sensibilizar, e

na segunda, embora na cidade onde é a fábrica, parece que os trabalhadores, ao orarem, estão pedindo intervenção divina pelo emprego, sem dúvida um aspecto que o sindicato não gostaria de incentivar: a luta contra a Renault em busca da manutenção dos empregos é política.

Uma ausência no conjunto de fotografias produzidas pelos metalúrgicos é o retrato das máquinas, a produção dos carros no ambiente fabril e a fachada da empresa: ao contrário de outras representações. Os metalúrgicos são trabalhadores, forjados no ambiente fabril, mas são os aspectos políticos e de luta que os unificam que estão nas páginas do Voz dos Metalúrgicos. Essa unificação também abstrai qualquer diferenciação salarial, de status, de função etc. presentes em uma moderna fábrica automotiva com ampla especialização e divisão social do trabalho. Em uma montadora automotiva padrão, há montadores, eletricitas, soldadores, pintores, mecânicos, ferramenteiros, funiladores, supervisores, gerentes, engenheiros entre outros.

A “fotografia da vitória” foi publicada com pequenas diferenças de corte em um amplo leque de sites, desde a Tribuna do Paraná, passando pela CBN, até sites franceses, sede da Renault, ligados a organizações de trabalhadores e/ou de perfil declaradamente de esquerda. A publicação de uma fotografia com aspectos ideológicos tão demarcadas em locais *a priori* pouco simpáticos à luta dos trabalhadores mostra uma conquista do próprio movimento e de sua comunicação. Voltaremos a essas questões.



Figura 6 - Fonte: CBN. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 7 - Fonte: Plural, 6 de agosto de 2020. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

OLHAR POLICIAL



Figura 8 - Fonte: CBN. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

No extremo oposto ideológico, temos a fotografia produzida pela Polícia Militar do Estado do Paraná e publicada no site da Central Brasileira de Notícias - CBN. A CBN é uma emissora de rádio com diversas afiliadas em várias cidades do país. Em Curitiba, além do rádio, possui um site de notícias de onde foram retiradas as informações. Dessa maneira, assim como o A Voz Metalúrgica, o periódico também possui um caráter local. Na fotografia da Polícia Militar, os trabalhadores estão dispersos, há um distanciamento claro entre quem tirou a fotografia e os metalúrgicos, aspecto que é reforçado pela própria calçada de pedra visível na imagem, pois há um caminho a ser trilhado até se chegar aos trabalhadores.

De certa maneira, o fotógrafo está guardando o lugar de poder, o Palácio do Iguazu, local da manifestação, e está distante e hostil aos trabalhadores. Poderíamos avançar na análise e repararmos que o cenário de fundo, a própria cidade, está embrenhado nos trabalhadores. Nesse sentido, seguindo essa cadeia de significados, a cidade, as pessoas e os trabalhadores são objeto de hostilidade por parte dos policiais, do poder, daquele jornal que publica tal foto e, em última análise, do leitor do site.

Nessa foto, embora ainda estejam presentes as faixas dos operários, o leitor mal pode ler o que está escrito na maior parte delas. Como as pessoas se encontram dispersas, aquelas faixas não representam a voz de todas aquelas pessoas, antes retratados com fala e gestos unívocos. Não mostrar as reivindicações nas faixas equivale

a silenciar os trabalhadores e, mostrando ampla dispersão dos trabalhadores, a foto deslegitima suas reivindicações. A perspectiva da fotografia também é diferente das anteriores e claramente demonstra a não participação e o olhar externo de quem retirou a fotografia, pois estamos no mesmo patamar de altura de uma pessoa e, ao mesmo tempo, não fazendo parte da manifestação: vemos o carro de som no canto esquerdo da fotografia.

Por fim, qual o objetivo da fotografia? Por que a polícia está fotografando os trabalhadores nessa manifestação? O ato em si já demonstra a hostilidade. Evidentemente, o Palácio Iguazu tem segurança reforçada, como local privilegiado de manifestações e como todo local de poder. Historicamente, a fotografia tem um papel de vigiar e de identificar a ampla categoria de “suspeitos”, construída historicamente de diferentes maneiras, mas, especialmente, voltada para o aprisionamento e controle daqueles que estão contra o status quo. Os acervos das diversas polícias políticas do Brasil demonstram o olhar do status quo em identificar as pessoas, por meio de fotografias individuais, mas também buscando nas fotografias de multidão identificar os “agitadores”, os cabeças do movimento e os líderes. Nessa foto, vemos de costas o presidente do sindicato Sérgio Butka discursando. No regime democrático, como o que formalmente vivemos no país, surpreende que a polícia utilize a vigilância em trabalhadores que exercem o direito constitucional de manifestação, sem cometerem qualquer ilegalidade.

Importante destacar que a fotografia não foi feita por um sistema de monitoramento do Palácio do Iguazu, ou seja, por câmeras de vigilância que prescindem da ação humana. Pelo contrário: ali estava um fotógrafo policial, ou ainda um policial dotado de uma câmera que, sabendo antecipadamente do evento, o registra. Com que propósito? Qual o conjunto de fotos produzidas? Os trabalhadores também foram filmados? Qual o acesso da população e dos fotografados/filmados a esse material? Como ele chegou à redação? As fotos foram produzidas pelo serviço reservado da polícia? Essa é a rotina?

A fotografia não é uma fotografia de perícia feita pela polícia. É sim, não há outro nome a ser dado, um ato de espionagem, de vigilância e, evidentemente, de intimidação aos trabalhadores. Segundo a reportagem que acompanha a fotografia, “A Polícia Militar acompanha a movimentação dos trabalhadores e relatou através da assessoria de comunicação, que até o momento não houve nenhuma ocorrência”³. A vigilância é prévia, precede o ato democrático e legal perpetrado pelos trabalhadores. Em uma das fotografias feitas pelo Sindicato dos Metalúrgicos de cima do carro de som, é possível ver, do lado direito, um carro da polícia com pelo menos dois policiais a frente. No extremo oposto da representação fotográfica do Voz dos Metalúrgicos, temos essa representação hostil aos trabalhadores oriunda da PM.

3 CBN, 26/7/2020. Demitidos da Renault realizam manifestações neste domingo.

OLHAR DA RENAULT

Há um caminho intermediário entre o conjunto de fotografias realizadas pelo Voz dos Metalúrgicos e aquela produzida pela Polícia Militar do Estado do Paraná: é o ponto de vista empresarial, da Renault, publicado nos jornais por meio de fotografias de arquivo, algumas oriundas da divulgação da empresa. Ao contrário da hostilidade da polícia, a empresa precisa dos trabalhadores para o funcionamento da fábrica. Se o relacionamento é permeado pelo con-

flição capital x trabalho, também é evidente que a fábrica não funciona sem trabalhadores. Assim como a fotografia da PM, esse conjunto iconográfico ignora os trabalhadores enquanto personagens fundamentais do trabalho e do fazer político, mas não mostra hostilidade. Há duas fotografias importantes publicadas no jornal cujo crédito é “divulgação” e, evidentemente, são oriundas da Renault. Uma mostra a fachada

da fábrica, e a outra mostra uma fábrica moderna com braços mecânicos soldando as carrocerias

A fotografia mostrando a logomarca e o nome Renault em primeiro plano ignora a fábrica propriamente dita, a produção dos carros. A alienação, o fetiche da mercadoria, conceitos caros ao marxismo, aqui, passam a ser o fetiche da marca em si, não do produto carro. Em um primeiro olhar, a fábrica só se diferencia de uma concessionária pelo tamanho, pelo pátio vazio, pela ausência de vitrine etc. Nessa cadeia de sentidos, os carros aparecem como se fossem produzidos sem os trabalhadores. Enquanto no processo de alienação, o trabalhador não reconhece no produto o fruto do seu trabalho, aqui o fetiche é da marca, em uma era em que o próprio ambiente fabril parece distante dos leitores.

Essa leitura fotojornalística em que o papel dos trabalhadores é minimizado na produção dos veículos também mostra fábricas modernas que prescindem do trabalho humano, do suor para a produção fabril. Se os trabalhadores estão presentes, eles são acessórios nessa produção. Vemos robôs modernos, com braços mecânicos fabricando o carro ou vemos trabalhadores na fotografia, mas o papel é claramente subalterno na engrenagem de produção. A linha de montagem do carro não aparece cercada por trabalhadores e sim por braços articulados robóticos coloridos fazendo, entre outras funções, a solda. A máquina ABB presente na fotografia dá a impressão de um ambiente asséptico, sem a fuligem que marca o ambiente, sem trabalhadores vestindo mangotes e aventais marcados pelos resíduos da solda. As outras 2 fotografias



Figura 9 – G1 11/08/2020 Fábrica da Renault em São José dos Pinhais, no Paraná. Fonte, “Divulgação”. A mesma foto também no G1 em 21/07/2020 e no G1 6/8/2020. Fonte: G1. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 10 – UOL, 22/07/2020. Fonte, “Divulgação”. Também em 20/8/21 no UOL, significativamente, na sessão carro. Fonte: UOL. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

mostram os trabalhadores, mas eles estão em meio às máquinas, despersonalizados e quase invisíveis. Embora não sejam fotos de divulgação, uma delas, da Reuters, é do mesmo fotógrafo das fotos de divulgação

Se para os jornais locais, há um drama maior na demissão de um número tão grande de trabalhadores, em jornais nacionais o impacto é menor, e a aproximação com o tema se dá pelo universo do carro, que os leitores possuem, já que os leitores não usam o transporte público. Assim, seguindo essa linha de pensamento é que a empresa tem uma linha fotojornalística que aproxima do leitor de classe média dos jornais nacionais, reforçando o fetiche da marca e associando a Renault à modernidade, com a fábrica sem operários. Ambas as fotografias, com a inclusão de textos e slogans poderiam ser utilizadas como propaganda e não necessariamente fotojornalismo, e não surpreenderia se um leitor desatento achasse o mesmo, tendo em vista a ampla publicação de propaganda de carros na imprensa.

Valeria ainda chamar a atenção para uma última fotografia: ela mostra a fábrica da Renault a partir de uma imagem retirada do Google Maps. Nada mais significativo do distanciamento com o calor dos acontecimentos do que utilizar uma imagem fria, de arquivo, registrada a partir do olhar mecânico e automático de um veículo que capturou as imagens pela estrada em velocidade. Velocidade está também relacionada ao nome da Renault, que nomeou o complexo industrial de “Ayrton Senna”, evidentemente buscando angariar a simpatia da população. Nesse caso, o jornal endossa a afinidade com a empresa.



Figura 11 – UOL, 21/07/2020. Fonte, “Estadão conteúdo”. Fotógrafo, Rodolfo Buhner. Fonte: UOL. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 12 - Fonte: CBN 11/08/2020. Acesso em: 20 de setembro de 2020.



Figura 13 – Tribuna, Paraná, 21/22 de julho de 2020. Fonte, “Reprodução Google Maps”.

NOTÍCIAS

Após a análise das fotografias, vale abordar o texto jornalístico em si. Evidentemente, a separação entre ambos só tem propósito expositivo, pois ambos interagem. Na história do movimento operário, um dos problemas metodológicos é a abordagem que privilegia a pesquisa sobre aqueles que falam pela massa dos trabalhadores: líderes, partidos, sindicatos, jornais etc. Nessa visão, o trabalhador comum é visto como alguém desprovido de conhecimento da sua realidade e/ou eloquência para desenvolvê-lo. A historiografia tem avançado muito nas últimas décadas ao incluir o trabalhador comum, em conjunto com outros personagens excluídos da história, na pesquisa com diferentes metodologias. Todavia, a cobertura jornalística da totalidade das fontes aqui consultadas padece do mesmo

problema metodológico, pois nenhum dos 747 demitidos foram entrevistados: quem fala por eles é o sindicato, o seu jornal e/ou o seu presidente. Mesmo o Voz Metalúrgica não entrevista os demitidos, provavelmente com o objetivo de não individualizar a luta, além de reforçar a voz legítima do sindicato. No entanto, as demais coberturas, que já não tinham material fotojornalístico próprio, sequer se deram ao trabalho de conversar com qualquer um dos demitidos, ainda que anonimamente, para saber como foram demitidos, quais as expectativas, os dramas vividos etc.

Inicialmente, o conjunto de sites consultados permite uma separação a partir do seu público-alvo, qual seja, o leitor regional, nacional e o internacional. Na estrutura atual das empresas de comuni-

cação, grandes portais utilizam repórteres de subsidiárias locais para produzir conteúdo. A própria informação, transformada em mercadoria, pode ser publicada em um veículo teoricamente rival. Assim, o portal de notícias da família Frias UOL, proprietária também da Folha de São Paulo, publica conteúdo do Estadão⁴. Da mesma maneira, como já vimos no caso das fotografias, a luta dos trabalhadores tem tradição internacional e informações nacionais são publicadas na França, país sede da Renault. Feitas essas ressalvas sobre essa separação inicial, regional, nacional e internacional, adentremos o texto jornalístico.

4 UOL, 21/7/20. Sem acordo com sindicato, Renault demite 747 funcionários no Paraná.

DEMISSÃO COM BENEFÍCIOS, COVID E NEGOCIAÇÃO

Com o impacto direto do desemprego na sociedade local, os sites regionais têm uma cobertura mais extensa da greve da Renault: Plural, Tribuna, CBN e, evidentemente, o jornal Voz dos Metalúrgicos. No entanto, a maior cobertura não se reverte em um alinhamento com os trabalhadores. Em um primeiro momento, poderíamos pensar que o impacto da demissão de quase 800 trabalhadores faria os jornais terem uma cobertura mais crítica em relação à Renault, mostrando o drama das famílias que ficariam sem seu sustento. Nenhum periódico consultado entrevistou os demitidos. Vimos que parte da cobertura fotográfica reproduzia aquela oriunda do Sindicato dos Metalúrgicos, mas essa é uma conquista da comunicação do sindicato, pois as matérias escritas têm nuances e nem sempre retratam o lado dos trabalhadores. Para adentrar as reportagens, de uma maneira simplificada, vamos considerar que o texto jornalístico pode dar voz aos trabalhadores, à Renault ou adotar uma postura mais neutra, que minimize ou omita o conflito capital-trabalho. Nesse sentido, o espaço dado à visão patronal é maior na maioria dos jornais locais (exceção ao Plural e Voz Metalúrgica) e nos jornais nacionais. O tradicional lema do jornalismo de ouvir os dois lados ocorre, mas o espaço da Renault costuma a ser detalhado e ampliado.

O Plural extrapola a dicotomia discursi-

va “a Renault diz” versus “o sindicato diz” e se destaca ao fazer uma apuração própria. O jornal dedica três reportagens ao assunto, sem material textual de agências de notícias. O impacto da primeira reportagem é tão importante que é o único veículo de imprensa que recebeu uma nota de resposta da própria empresa contestando as informações. A notícia do jornal Plural tinha como título “Demissão de 747 funcionários na Renault desrespeita lei estadual. Empresa nega”, e foi publicada em 22 de julho de 2020⁵. O texto cita o líder da oposição na Assembleia Legislativa do Paraná (Alep), Professor Lemos (PT), que acredita que as demissões desrespeitam Lei Estadual 15.426/2007 – criada pelo governador Ratinho Jr (PSD), na época em que ele era deputado estadual.

A reportagem ainda dá extenso espaço para a visão do sindicato por meio da fala do seu presidente, Sérgio Butka: “A empresa rompeu as negociações com o SMC e foi radical em suas posturas”. Segundo o sindicato “a empresa impôs uma proposta entre os itens desse PDV (Programa de Demissão Voluntária), que precisaria de 800 negociações necessárias para que fosse concretizado. Caso isso não aconte-

5 Plural, 22/7/20. Demissão de 747 funcionários na Renault desrespeita lei estadual. Empresa nega.

cesse, as demissões seriam por meio de um Programa de Demissão Involuntária (PDI)”. O sindicato enfatiza ainda que “A principal batalha da categoria está em buscar soluções para manutenção dos empregos dos funcionários.” Com diferenças pontuais, o argumento do sindicato está colocado: negociação e manutenção dos empregos.

As justificativas dadas pela empresa também estão amplamente detalhadas na reportagem. A empresa “além das verbas rescisórias legais ... [concede] extensão do vale mercado integral até outubro de 2020; extensão do plano de saúde, mantendo a cobertura atual para o titular e dependentes até dezembro de 2020; além do programa de orientação para a recolocação no mercado de trabalho, por meio de um serviço especializado”⁶. E complementa: “a pandemia resultou em queda de 47% nas vendas feitas pelas concessionárias no primeiro semestre. Com isso, a montadora acredita que há falta de perspectiva de retomada do mercado e quer manter a demissão dos trabalhadores”⁷. Com diferenças pontuais, o argumento da Renault está colocado: crise por conta do covid e demissão humanizada

6 Voz dos Metalúrgicos, Edição 211, agosto de 2020.

7 Plural, 22/7/20. Demissão de 747 funcionários na Renault desrespeita lei estadual. Empresa nega.

com benefícios.

No Voz Metalúrgica, a voz da empresa não está presente e o texto enfatiza de maneira muito recorrente a ideia da mobilização. O título da matéria principal afirma “Histórico! Venceu o emprego!” A ideia de mobilização, negociação e manutenção do emprego, sempre colocada nas falas do presidente do sindicato, Sergio Butka, aqui ganha a manchete. A ideia de que o emprego venceu omite que o principal derrotado é a Renault, tendo em vista que o próprio sindicato e os trabalhadores buscam a continuação da fábrica. As reportagens, além de omitirem a voz da Renault, são críticas à postura da empresa. Só para exemplificar, em um infográfico com uma linha do tempo do movimento, o jornal afirma que, em 21 de julho, a empresa “radicaliza, rompe negociações e demite 747 trabalhadores, muitos com problemas de saúde como o Covid-19, de atestado ou com restrições médicas. Os demitidos, pegos de surpresa, são enxotados da fábrica, outros recebem a demissão em casa por e-mail”⁸.

Já o jornal CBN publicou seis reportagens sobre o assunto e, em três delas, só a voz da Renault está presente, uma não dá voz a nenhum dos lados e as duas restantes enfatizam a visão da empresa dentro da perspectiva de uma demissão com benefícios e demissão causada pela crise do covid. Já A Tribuna publicou três notícias, sendo com duas mais equilibradas em termos de dar voz a ambos os lados e uma exclusivamente com a opinião da Renault sob a justificativa de que não conseguiu ouvir o sindicato.

Já a imprensa nacional continua a mesma ênfase na voz da Renault em relação ao Sindicato dos Metalúrgicos. A edição da Folha de São Paulo de 22 de julho de 2020, “Renault demite 747, e indústria automotiva deve chegar a 2.000 cortes no segundo trimestre”, não dá a voz dos metalúrgicos, se limitando à voz da Renault, mas é a exceção. A Renault costuma a ter mais espaço no G1, na Folha e no UOL, mas o sindicato, por meio de sua liderança, é ouvido.

Os jornais nacionais são mais genéricos ou sucintos ao descreverem os benefícios. Na Folha de São Paulo de 6 de agosto de 2020, a Renault “manteve benefícios aos demitidos por alguns meses” e no uol de 22 de agosto de 2020, a Renault manteve “vale-mercado integral até outubro, plano de saúde até o fim do ano e orientação para recolocação no mercado de trabalho. Ao mesmo tempo, o contexto internacional também é enfatizado: “esta medida (demissões) também está alinhada com o projeto de redução de custos anunciado pelo Grupo Renault em maio, válido para todo o mundo”, como afirma o G1 de 22 de julho de 2020. Praticamente dizendo o mes-

8 Plural, 22/7/20. Demissão de 747 funcionários na Renault desrespeita lei estadual. Empresa nega.



Fotos enviada pelos trabalhadores.

mo, o que indica que o material é oriundo de *press release*, o UOL afirma que a medida “está alinhada com projeto de redução de custos anunciado pelo Grupo Renault em maio, válido para todo o mundo” em 21 de julho de 2020.

Já com relação aos textos publicados em alguns sites franceses, o sentido inverso ocorre. A Renault não tem voz em nenhuma das publicações, enquanto a fala dos metalúrgicos, novamente pela voz do presidente, ganha destaque, com as publicações claramente tomando partido do lado dos trabalhadores. Na França, a repercussão não atinge a grande imprensa, a imprensa nacional, ficando restrita a sites de esquerda e/ou organizações dos trabalhadores. O NPA, Nouveau Parti Anticapitaliste, Novo

partido anticapitalista, por exemplo, publica no seu site Auto Critique, voltado para as lutas sobre a questão automobilística, uma parte da carta aberta à população do estado do Paraná. O documento demonstra a visão do sindicato sobre o conflito capital-trabalho e os objetivos a serem seguidos. Sérgio Butka critica a Renault e questiona “Quem prefere deixar a fábrica paralisada depois de se recusar a procurar uma solução comum que possa manter empregos e garantir um ambiente de trabalho calmo e produtivo para seus trabalhadores? Quem quer voltar aos métodos do século XIX na relação de trabalho-capital?” Ao comentar o histórico de atuação do SMC, Butka afirma que o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba procurou estabelecer

“uma relação construtiva junto à diretoria da empresa visando garantir o bem-estar dos trabalhadores e o fortalecimento da empresa no competitivo mercado brasileiro”. E termina por ressaltar que a “estratégia deu tão certo que a empresa passou a ocupar os primeiros lugares no Brasil tanto no ranking de produção e vendas como no de melhores empresas para se trabalhar.”⁹ O discurso dos diferentes veículos de comunicação sobre a greve da Renault é um campo de batalha da comunicação. Com exceção feita ao jornal impresso Voz dos Metalúrgicos e os sites franceses, alinhados

⁹ www.npa-auto-critique.org/2020/08/contre-les-licenciements-la-greve-continue-dans-l-usine-renault-de-curitiba-au-bresil.html A carta original, na íntegra, está disponível em https://simec.com.br/?area=ver_noticia&id=8244&titulo=--porque-nao-acreditamos-mais-na-renault

com os trabalhadores, que se veem nas suas páginas, os demais periódicos não mantêm um alinhamento automático com uma única visão. Podemos notar que do ponto de vista iconográfico, por meio das fotografias, os metalúrgicos conseguiram difundir a sua visão sobre o movimento em diversos jornais. Todavia, há representações conservadoras e policiaesca do movimento grevista, como vimos anteriormente na CBN, que convivem no mesmo site do periódico com representações do Voz Metalúrgica. É um local de disputa de narrativas, que perpassam diferentes jornais.

Todavia, claramente, vemos uma discrepância entre aqueles que veem os carros como produtos para serem consumidos, comprados, utilizados e outros os veem como emprego, subsistência da família, vida, luta política. Para os primeiros, a voz da Renault tem mais peso, as condições econômicas que eventualmente poderiam

justificar a demissão em massa; enquanto para os segundos daqueles empregos e da união da classe depende a sua dignidade e suas conquistas políticas.

A greve da Renault de São José dos Pinhais, com vitória total dos trabalhadores, está na contramão do processo de redução de custos, enfraquecimento do trabalho no processo produtivo e concentração industrial levadas a cabo no regime capitalista atual. Ao mesmo tempo, a comunicação, o como representar a greve, também foi disputada pelo movimento, que conseguiu abrir frestas na mídia corporativa e fez chegar ao grande público material fotográfico oriundo da luta dos trabalhadores. A greve na Renault foi vencida pelos trabalhadores, na luta contínua entre capital e trabalho, mas também foi disputada no terreno da comunicação, em imagens e textos.



Foto enviada pelos trabalhadores.



Foto enviada pelos trabalhadores.

REFERÊNCIAS

APÓS aprovação de acordo, Renault anuncia readmissão de 747 trabalhadores demitidos em julho. **G1**, Curitiba, 11 ago. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/08/11/metalurgicos-encerram-greve-apos-acordo-e-renault-anuncia-readmissao-de-747-trabalhadores-demitidos-em-julho.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

BARAN, Katna. Justiça manda Renault readmitir 747 empregados da montadora. **Folha de São Paulo**, Curitiba, 6 ago. 2020. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/justica-manda-renault-readmitir-747-empregados-da-montadora.shtml?_ga=2.130910667.572084957.1644521628-1813122921.1644521628. Acesso em: 20 set. 2020.

BARAN, Katna. Renault fecha acordo com funcionários e vai readmitir 747 empregados. **Folha de São Paulo**, Curitiba, 11 ago. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/renault-fecha-acordo-com-funcionarios-e-vai-readmitir-747-empregados.shtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

CONTRE les licenciements, la grève continue dans l'usine Renault de Curitiba au Brésil. **NPA Auto Critique**, França, 2 ago. 2020. Disponível em: <http://www.npa-auto-critique.org/2020/08/contre-les-licenciements-la-greve-continue-dans-l-usine-renault-de-curitiba-au-bresil.html>. Acesso em: 20 set. 2020.

ERDEROF, Nathan. Usine Renault au Brésil: Après une grève de 15 jours des licenciements annulés par la justice. **Revolution Permanente**, França, 10 ago. 2020. Disponível em: <https://www.revolutionpermanente.fr/Usine-Renault-au-Bresil-apres-une-greve-de-15-jours-des-licenciements-annules-par-la-justice>. Acesso em: 20 set. 2020.

FUNCIÓNÁRIOS da fábrica da Renault em São José dos Pinhais entram em greve após demissão de 747 trabalhadores. **G1**, Paraná, 22 jul. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/07/22/funcionarios-da-fabrica-da-renault-em-sao-jose-dos-pinhais-entram-em-greve-apos-demissao-de-747-trabalhadores.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

JUSTIÇA determina que 747 trabalhadores demitidos pela Renault reassumam postos de trabalho imediatamente. **G1**, Londrina, 6 ago. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/08/06/justica-determina-que-747-trabalhadores-demitidos-pela-renault-reassumam-postos-de-trabalho-imediatamente.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

L'USINE Renault de Curitiba au Brésil est en grève illimitée. **NPA Auto Critique**, França, 29 jul. 2020. Disponível em: <http://www.npa-auto-critique.org/2020/07/l-usine-renault-de-curitiba-au-bresil-est-en-greve-illimitee.html>. Acesso em: 20 set. 2020.

LE syndicat entérine un accord pour sauver des emplois chez Renault Brésil. **IndustriALL Global Union**, França, 13 ago. 2020. Disponível em: <https://www.industrialall-union.org/fr/le-syndicat-enterine-un-accord-pour-sauver-des-emplois-chez-renault-bresil>. Acesso em: 20 set. 2020.

LUC, Mauren. Trabalhadores da Renault são readmitidos. **Plural**, Curitiba, 12 ago. 2020. Disponível em: <https://www.plural.jor.br/noticias/vizinhanca/trabalhadores-da-renault-sao-readmitidos/>. Acesso em: 20 set. 2020.

LUTTE gagnante après une grève dans l'usine Renault de Curitiba (Brésil). **La CGT Métallurgie**, França, 10 ago. 2020. Disponível em: <https://ftm-cgt.fr/une-conclusion-heureuse-apres-la-greve-dans-lusine-renault-de-curitiba-au-bresil/>. Acesso em: 20 set. 2020.

REIS, Alessandro. Renault demite 747 funcionários de fábricas no PR e sindicato decreta greve. **UOL**, 22 jul. 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2020/07/22/renault-demite-747-funcionarios-de-fabricas-no-pr-e-sindicato-decreta-greve.htm>. Acesso em: 20 set. 2020.

RENAULT apresenta proposta para recontratar 747 trabalhadores demitidos em julho. **G1**, Curitiba, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/08/10/renault-apresenta-proposta-para-recontratar-747-trabalhadores-demitidos-em-julho.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

RENAULT encerra terceiro turno e demite 747 trabalhadores no Paraná. **Auto Esporte**, 21 jul. 2020. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/videos/noticia/2020/07/renault-encerra-terceiro-turno-e-demite-747-trabalhadores-no-parana.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2020.

SILVA, Cleide. Sem acordo com sindicato, Renault demite 747 funcionários no Paraná. **UOL Economia**, 21 jul. 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/07/21/sem-acordo-com-sindicato-renault-demite-747-funcionarios-no-parana.htm>. Acesso em: 20 set. 2020.

SILVA, Rodrigo. Demissão de 747 funcionários na Renault desrespeita lei estadual. Empresa nega. **Plural**, Curitiba, 22 jul. 2020. Disponível em: <https://www.plural.jor.br/noticias/vizinhanca/demissao-de-747-funcionarios-na-renault-desrespeita-lei-estadual-empresa-nega/>. Acesso em: 20 set. 2020.

SILVA, Rodrigo. Renault recorre para manter demissões de 747 funcionários. **Plural**, Curitiba, 6 ago. 2020. Disponível em: <https://www.plural.jor.br/noticias/vizinhanca/renault-vai-recorrer-para-manter-demissoes-de-747-funcionarios/>. Acesso em: 20 set. 2020.

SODRÉ, Eduardo. Renault demite 747, e indústria automotiva deve chegar a 2.000 cortes no segundo trimestre. **Folha de São Paulo**, 22 jul. 2020. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/renault-demite-747-e-industria-automotiva-deve-chegar-a-2000-cortes-no-segundo-trimestre.shtml?_ga=2.143766320.449973615.1644524972-1388644396.1644524972. Acesso em: 20 set. 2020.

ZERWES, Erika; GAUDITANO, Rosa. As fotografias de Rosa Gauditano e as greves do ABC no final dos anos 1970. **Zum**, São Paulo, 21 maio 2018. Revista de fotografia. Disponível em: <https://revista-zum.com.br/radar/rosa-gauditano-greves-abc/>. Acesso em: 10 fev. 2022.



**SINDICATO DOS
METALÚRGICOS
DA GRANDE CURITIBA**



