

DO ABC PAULISTA PARA BRASÍLIA. 10 ANOS DEPOIS A AMPLIAÇÃO DO ACORDO DAS MONTADORAS. (Teones Pimenta de França – Doutorando em História contemporânea pela Universidade Federal Fluminense).

1) Introdução

A história demonstra a sua verdadeira importância quando contribui para a compreensão das angústias que se estabelecem no presente. Mesmo que não acreditemos em hipótese alguma que ela possa se repetir, é inegável que conseguimos nos situar melhor a partir do momento em que observamos a realidade como um processo histórico.

Folheando as páginas dos jornais da grande imprensa nos últimos meses percebemos com angústia que a proposta colocada para os próximos anos em nosso país é a reedição ampliada de um dos limiares na história do movimento sindical no Brasil contemporâneo: o acordo das montadoras. Segundo um dos assessores econômicos do atual presidente, a política das Câmaras Setoriais será retomada, já que “será preciso demonstrar que as decisões do governo serão harmônicas e por isso as câmaras setoriais serão a espinha dorsal do governo Lula” (O Globo, 29/10/2002).

Munido dessa angústia recuaremos aos últimos quinze anos para analisarmos as origens e conseqüências do acordo que atualmente tem a sua ampliação proposta para todo o país e verificarmos o quão problemática pode ser essa política para a classe trabalhadora.

2) O acordo das montadoras

A principal Central Sindical do país, a CUT, entrou nos anos noventa apresentando uma nova postura de sindicalismo – bem diferente da que caracterizava o chamado “novo sindicalismo” oriundo das greves do ABC de fins dos anos setenta – baseada no propositivismo e na busca por solucionar os conflitos através das negociações até a exaustão com o capital. Isso fica perceptível na declaração de Vicentinho, ex-presidente da CUT, membro da Articulação Sindical, feita no início dessa década: “antes fazíamos greve por qualquer coisa. Hoje passamos por um estágio de negociar até a exaustão” (SCHÜRMAN, 1998. p 92).

É nesse contexto que conseguimos entender a participação do principal Sindicato cutista – o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC paulista – no acordo tripartite das Câmaras Setoriais do setor automotivo entre 1992 e 1993.

Em junho de 1991, o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo foi informado que a Ford iria fechar a sua divisão de motores, o que iria implicar a demissão de cerca de 700 funcionários. Prontamente o sindicato passou a realizar os tradicionais protestos, como uma greve que durou 23 dias, que não surtiram efeito imediato. Vicentinho, então presidente do sindicato, sugeriu que uma última tentativa fosse feita: ir diretamente negociar com a matriz da multinacional nos Estados Unidos. Na volta ao Brasil, o sindicalista se reuniu com os Ministros do governo e acordaram reativar as Câmaras Setoriais, dessa vez com a participação dos trabalhadores, fato inusitado até então.

As primeiras reuniões logo traçaram o diagnóstico dos problemas vivenciados pelo setor: excessivo protecionismo do mercado brasileiro; alta taxa tributária sobre os automóveis fabricados no Brasil, o que inviabilizava a competição com os importados; abrupta abertura do mercado aos importados; privilégio à produção de carros sofisticados; e ausência de mecanismos de crédito ao consumidor (CARDOSO e COMIN, 1995, p. 44).

Algumas propostas foram imediatamente esboçadas pelos trabalhadores: redução dos preços dos veículos, necessidade de financiamento ao consumo, aumento da produção, recuperação e elevação dos salários e manutenção e recuperação dos níveis de emprego (Tribuna Metalúrgica, 7/02/1992).

O que mais impressiona nessas propostas é que a lógica dos representantes dos trabalhadores é absolutamente conformada à ordem do capital, pois pretendia-se aumentar os níveis de emprego e salário através do aumento da produtividade. O raciocínio se pauta numa ótica de melhoria do capitalismo sem, em nenhum momento, pressupor o combate a este, já que para esses sindicalistas para haver aumento de emprego e salário seria necessário, anteriormente, reduzir-se os preços e aumentar o consumo, o que acarretaria aumento da produção e demanda por trabalhadores.

Na realidade, a proposta de Vicentinho e cia., apesar de situar-se na lógica capitalista, é contraditória à dinâmica histórica desse sistema que, há bastante tempo, aumenta a sua produtividade através da obtenção da mais-valia relativa que tem como principal consequência, o desemprego. Porém, ao que tudo indica o que eles pleiteavam era *justiça* na política industrial, como podemos observar em um de seus materiais dessa época: “A implantação de uma política industrial socialmente justa no país deve propiciar a superação de entraves como a retração do mercado interno e indefinições do cenário econômico, e fazer prevalecer o objetivo de criação de postos de trabalho, crescimento dos salários e plena soberania nacional” (Sind. Metal. SBC e Diadema, 1992, p. 24).

O que chama mais a atenção no trecho acima é a possibilidade de se alcançar uma *política industrial socialmente justa*. Percebemos que para eles melhoria de condições de vida e de trabalho para os trabalhadores poderia ser alcançada com uma reforma do capitalismo, como também vemos uma certa ingenuidade em acreditar que a justiça social seja algo alcançável nesse sistema. Também é nítido o desinteresse em se elaborar uma análise que perpassasse pelo conceito da luta de classes.

O primeiro acordo das montadoras foi assinado entre as partes em março de 1992 e o segundo em fevereiro de 1993, aprofundou os marcos estipulados na primeira versão e contou com a participação da Força Sindical, que começou a participar de forma mais ativa, especialmente através dos metalúrgicos da capital paulista, a partir do primeiro acordo, pois percebeu o enorme espaço alcançado por este na sociedade.

Em geral, os acordos versavam essencialmente sobre a renúncia fiscal, a diminuição de lucros, manutenção de emprego, aumento de salários e trégua nas mobilizações sindicais.

Resultados do acordo

Alguns autores (ARBIX, 1996; CARDOSO e COMIN, 1995; e SCHÜRMAN, 1998), aplaudindo efusivamente esses acordos, justificam a sua positividade salientando que, com eles, a produção e a venda dos veículos cresceram bastante em função do aumento da demanda, assim como as perdas salariais foram recuperadas e o nível de emprego se manteve estável. Os dados abaixo permitem uma visão mais nítida em relação ao momento anterior e posterior aos acordos.

Montadoras - Brasil

	1991	1995	Crescimento
Produção	960,2 mil	1.635,6 mil	70%
Emprego	109,4 mil	103,9 mil	- 5%
Produtividade	8,8%	15,7%	78%

Autopeças - Brasil

	1991	1995	Crescimento
Faturamento	US\$ 9,8 bi	US\$ 17 bi	74%
Emprego	255.600	223.900	- 12%
Produtividade	US\$ 38,5 mil	US\$ 75,9 mil	97%

Fonte: Boletim DIEESE, set. 1996, nº 186, p. 6.

Não é preciso grande conhecimento em matemática para perceber que três anos após o primeiro acordo das montadoras os empresários puderam festejar o aumento do seu faturamento em decorrência do crescimento da produtividade, enquanto que para os trabalhadores, pelo menos no que diz respeito à manutenção do emprego – um dos pontos acordados entre as partes tanto em 1992 como em 1993 – os resultados não foram tão favoráveis, acumulando uma queda de 5% nas montadoras e 12% no setor de autopeças.

Dos três setores que compunham esse pacto tripartite, apenas o empresariado teve o que comemorar, já que as cláusulas que poderiam beneficiar os trabalhadores não foram atingidas a contento, assim como a renúncia fiscal criou, sem dúvida, mais problemas para a combalida economia brasileira.

O debate sindical e acadêmico

Entre os grandes sindicatos metalúrgicos paulistas houve divergência quanto a participação dos representantes da categoria nessas negociações. Em materiais distribuídos aos trabalhadores, os sindicatos de São José dos Campos e Campinas¹ demonstram total descontentamento com as Câmaras Setoriais. Para eles se tratava de “um pacto social disfarçado... e como todo pacto boa coisa não [iria] sobra[r] para os trabalhadores” (Jornal do Metalúrgico, 26/01 a 1/02/1993).

Os sindicatos dessas duas cidades distribuíram coletivamente, em 1993, um cartaz onde

¹ No período dos acordos, o Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos era, em sua maioria, dirigido por um setor que hoje se organiza no Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado, enquanto que o Sindicato dos Metalúrgicos de Campinas era, em sua maioria, dirigido pela corrente petista *Democracia Socialista*.

apresentavam os motivos pelos quais os trabalhadores não deveriam concordar com a proposta acordada nas Câmaras Setoriais: a proposta não repunha as perdas salariais; condicionava o emprego à produção definida pelos patrões; privilegiava os empresários com redução de impostos; não iria melhorar o nível de emprego; não garantia o controle dos lucros dos empresários; dava fôlego ao governo Itamar Franco para que continuasse a implementar a sua política neoliberal; não representava a vontade da categoria, exceto a de São Bernardo do Campo; atrapalhava a campanha salarial e as lutas com outras categorias; e não seria estendido ao conjunto da categoria (Sind. dos Metal. S. J. Campos e Campinas, s/data).

No entanto, para a direção metalúrgica de São Bernardo do Campo, o acordo automotivo, firmado em 1993, era histórico por três motivos em especial: pelo seu conteúdo em termos de relação capital-trabalho, que avançava em direção ao contrato coletivo; pelo retorno do planejamento econômico; e pela real possibilidade de negociação da reestruturação industrial, que daria condições de competitividade à indústria brasileira, sem que isto significasse desemprego e rebaixamento salarial (Sind. Metal. ABC, junho/1993).

Como vemos, a polêmica entre os sindicalistas – que não ficou restrita aos metalúrgicos e se acirrou nos encontros da Central Única dos Trabalhadores ocorridos no período – se dava essencialmente em torno da correção ou não dos trabalhadores gerenciarem, ao lado dos empresários, os problemas do capitalismo. Para a direção dos metalúrgicos de São Bernardo, os patrões poderiam ser parceiros na elevação da competitividade da indústria automobilística nacional, o que, ao final, traria benefícios para os trabalhadores, no que concerne a emprego e salário. Já para os dirigentes do setor em São José dos Campos e em Campinas, essa parceria seria impossível porque os patrões sempre buscarão a manutenção, ou mesmo o aumento, de seus lucros. Em última instância, a polêmica, por mais que estivesse camuflada pelas questões imediatas, como salário e emprego, se pautava pela atualidade em enxergar a sociedade capitalista contemporânea a partir do ponto de vista, marxista, da luta de classes.

Esse debate se expandiu pela sociedade e adentrou os muros das universidades. Embora, nesse campo, pudéssemos encontrar análises como a de Ricardo Antunes, considerando que as experiências das Câmaras Setoriais resultaram num grande fracasso para o conjunto dos trabalhadores em função das perdas de postos de trabalho e do impacto negativo do abandono da perspectiva transformadora (ANTUNES, 1999, p. 241), a posição que prevaleceu foi a que simpatizava com a postura dos dirigentes de São Bernardo.

Com essa visão, além dos autores já citados (ARBIX, 1996; CARDOSO e COMIN, 1995; e SCHÜRMAN, 1998), destacou-se Francisco de Oliveira, advogando a tese de que os acordos tripartites pautam-se numa maior democracia das relações entre capital e trabalho. No entanto, o elemento central, escamoteado, continua sendo a questão da classe e/ou do conflito de classe.

Segundo este autor a participação dos trabalhadores em acordos e negociações com empresários e governo é importante porque não interferir no mercado e deixá-lo à mercê de patrões e governo não será suficiente “para a garantia de um avanço civilizatório”, e pode significar, nas condições brasileiras, não apenas a desindustrialização, mas a “barbárie social” (OLIVEIRA, 1998, p.187).

Fica obscuro o que o autor entende como *civilizatório*, o que nos faz concluir que seriam soluções pouco traumáticas para os atores envolvidos na disputa. Da mesma forma, há uma boa dose de utopia em acreditar que a participação dos trabalhadores em fóruns tripartites será decisiva para evitar a *barbárie social* no Brasil.

Oliveira considera que o acordo das montadoras poderia representar uma radical inovação nas relações capital-trabalho no Brasil, que teria muito a contribuir para moldar uma nova forma da política no Brasil. E acredita que o acordo

*“é também uma ruptura ou um marco no sentido de que a manutenção ou aumento das vendas e fim das demissões não foram subprodutos mínimos de negociações, mas seu objeto prioritário. Isto é, o ‘empate’ não foi produzido pela incapacidade de cada contendor para levar seu adversário à lona (...) Isto assinala, do ponto de vista das relações capital-trabalho, uma transformação de uma relação de anulação para uma relação que, sem deixar de ser antagonica quanto aos seus interesses em jogo, muda a natureza desse antagonismo, tornado agora algo como um **antagonismo convergente** (OLIVEIRA, 1993, pp. 5-6. Grifo meu).*

Aí está a justificativa (ou permissão) teórica para que o sindicalismo, outrora combativo, pudesse se tornar propositivo sem culpas, não se enxergando como conciliador. Oliveira não nega a permanência na atualidade da desigualdade entre as classes, mas nega aquilo que é crucial para fazermos uma análise baseada na luta de classes: a divergência entre elas. Ao considerar que o acordo das montadoras foi positivo porque expressou um *antagonismo convergente*, o autor acaba por defender a possibilidade de cooperação mútua entre as classes. É o “empate”, ou a “soma zero”. Ninguém ganha, mas não perde (mais) também. Capital e trabalho estão, assim, livres para serem parceiros e não se anularem, mas convergirem para obter ganhos mútuos, como nesse caso, aumento das vendas e fim das demissões.

Uma análise como a que foi feita por Oliveira e pelos sindicalistas metalúrgicos de São Bernardo do Campo só é possível suprimindo-se o conflito entre as classes, aspecto tão caro para os marxistas.

3) Enxergar a atualidade à luz da experiência da história recente e do marxismo

O objetivo principal de tudo o que foi dito acima era demonstrar, à luz de nossa história recente, que acordos tripartites, mesmo encoberto pela cortina de fumaça chamada de pacto social, não foram, nem serão, favoráveis para os trabalhadores.

Só podem ser aceitos na visão daqueles que consideram o Estado uma instituição neutra e o capital como parceiro, não percebendo a continuidade do *antagonismo divergente* entre as classes

sociais. Dessa forma, é aceitável para aqueles que não analisam a sociedade contemporânea através das lentes do marxismo. Enxergam o Estado como um árbitro, sem pertencimento de classe alguma, como uma entidade acima do bem e do mal ou de qualquer estratificação social. Com isso, restringem o Estado ao Poder Executivo – isso atualmente é potencializado com a vitória de Lula nas últimas eleições – e separam dele todas as outras instituições sociais, que permanecem controladas pelo capital, diga-se de passagem.

Apesar de não excluïrem o conceito de classe social, essas análises excluem o de luta de classes, além de perceberem estas na contemporaneidade pouco coesas, fragmentadas entre diversos interesses específicos, fruto da influência da chamada *pós-modernidade*. Ao contrário, considero que Marx nos oferece ainda o referencial para a compreensão da realidade, pois se é verdade que não podemos considerar que a classe trabalhadora no início do século XXI tenha a mesma coesão que possuía nos anos 1960, também é verdade que a classe que vive do seu próprio trabalho (ANTUNES, 1999) hoje cresce a cada dia e permanece usurpada pela mais-valia.

Com a eleição de Lula e a sua proposta de pactos e acordos tripartites para a sociedade brasileira essa discussão volta à tona, em grande medida com a maioria da intelectualidade e dos sindicalistas brasileiros apoiando a proposta da conciliação. No entanto, o debate aparece agora com novos contornos, mas, em essência, configuram a mesma polêmica gerada pelo acordo das montadoras.

Ao se mostrar favorável ao pacto proposto por Lula, o sociólogo Emir Sader acredita que as forças que se juntaram para apoiar Lula, ligadas ao setor produtivo em oposição à hegemonia do capital financeiro, podem servir de ponta-de-lança para o futuro pacto. Segundo ele, “na campanha [para a eleição presidencial], o que se viu foi o confronto entre o capital produtivo e o especulativo. **Isso pode favorecer o pacto**” (O Globo, 6/11/2002. Grifo meu).

Análises como essa se tornam corriqueiras após o crescimento do capital financeiro nas últimas décadas, dividindo os capitalistas em dois setores: o produtivo – bom burguês – e o especulativo – burguês avarento, sórdido, improdutivo. Ser defensor do aquecimento da produção é o suficiente para absolver o empresário. Mas para que haja capital especulativo tem que haver capital produtivo! Aquele não surge sem este.

Se produtivo ou especulativo não importa porque os dois são burgueses e vivem do lucro. Este é parte da mais-valia, que é o trabalho excedente e não pago. Ora, se é assim, produzir e gerar alguns empregos não livra o burguês do seu papel – sórdido – de explorar aqueles que vivem do seu próprio trabalho.

O debate pode ser travado em outros termos conceituais, mas tais analistas (Sader, Oliveira e outros) têm que ser corajosos e afirmarem: “sepultemos Marx, pois ele está morto e o seu referencial teórico não dá mais conta de analisar a realidade”. Assim, serão coerentes. Equivocados,

mas coerentes.

Esse debate se posto para *debaixo do tapete* pode fortalecer o canto da sereia de um governo de aparência operária e essência (projeto) anti-operária, e acabar por ocasionar a desestruturação dos movimentos sociais. Por isso, não se pode olhar para frente e abandonar experiências passadas com as quais temos muito a aprender.

4) Fontes e Bibliografia

- 1 Boletim DIEESE. Números 144 (março de 1993) e 186 (setembro de 1996).
- 2 Jornal do Metalúrgico. Órgão informativo do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, Caçapava, Jacareí, Santa Branca e Igaratá.
- 3 Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema. Reestruturação do complexo automotivo brasileiro - as propostas dos trabalhadores na Câmara Setorial. Março, 1992.
- 4 Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Um acordo histórico. 2ª ed., junho, 1993.
 - ANTUNES, Ricardo. Os sentidos do trabalho - ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. S.P., Boitempo, 1999.
 - ARBIX, Glauco. Uma aposta no futuro - os primeiros anos da Câmara Setorial da indústria automobilística. S.P., Scritta, 1996.
 - BENJAMIN, César e outros. A opção brasileira. RJ, Contraponto, 1998.
 - CARDOSO, Adalberto Moreira e COMIN, Álvaro Augusto. “Câmaras Setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico”. In: VILLAS-BOAS, Gláucia e GONÇALVES, Marco Antônio. O Brasil na virada do século - Debate dos cientistas sociais. RJ, Relume Dumará, 1995.
 - OLIVEIRA, Francisco de. “Quanto melhor, melhor: o acordo das montadoras”. In: Novos estudos Cebrap. S.P., nº 26, junho, 1993.
 - _____. Os direitos do antivalor - a economia política da hegemonia imperfeita. Petrópolis, Vozes, 1998.
 - SCHÜRMAN, Betina. Sindicalismo e democracia: os casos do Brasil e do Chile. Brasília, Edunb, 1998.