

# A greve da General Motors Corp. expressou a agudização da crise capitalista

*Erson Martins de Oliveira\**

*Resumo:*

O objetivo desse artigo é mostrar a importância da longa greve da GM nas condições de avanço da crise capitalista. Destaca-se a resistência operária aos planos de reestruturação produtiva e flexibilização do trabalho. Trata-se de uma importante retomada da luta do proletariado norte-americano.

## Uma greve geral e resistente na GM

A direção do sindicato metalúrgico automobilístico, *United Auto Workers* (UAW), previu que a greve iniciada em 5 de junho seria longa, baseando-se evidentemente na determinação da GM de pôr em marcha seus planos de reestruturação produtiva e de flexibilização do trabalho. De fato, foram 54 dias de paralisação. E só não foi mais longa — no quadragésimo dia, o próprio presidente do sindicato Stephen Yokich afirmava que poderia se estender até setembro — porque a burocracia sindical não suportou a pressão da patronal e do governo Bill Clinton. Na crise de 1970, os trabalhadores da GM fizeram uma greve de 67 dias. Como se vê, a greve que se iniciou em 5 de junho quase chegou ao final de julho.

A resistência operária mostra a gravidade da situação e a disposição dos explorados em utilizar seus métodos próprios de combate.

O movimento começou nas fábricas de Flint, no estado de Michigan, atingindo inicialmente 9.200 operários, mas em seguida foi se estendendo para outras unidades, chegando a fechar 28 das 29 montadoras (*Gazeta Mercantil*, 22/7/98). O artigo "Greve na GM afeta lançamento do novo modelo de picapes" (*AP/Dow Jones e Bloomberg News*) narra assim: "Mas, a partir das 11 horas da última sexta-feira, cerca de 148,4 mil trabalhadores da *Delphi Automotive Systems*, foram afetados pelas paralisações da *United Automobile Workers* (UAW), sindicato de metalúrgicos, em Flint, Michigan" (*Gazeta Mercantil*, 29/7/98).

Até mesmo as fábricas de caminhões, em Janesville, Wisconsin, e de picapes, em Shreveport, Wisconsin, que fabricam para a montadora japonesa

\* Professor da Pontifícia Universidade Católica, diretor da Apropec.

Isuzu, foram envolvidas. O que também mostrou a grande extensão do movimento e o grau de disposição de luta dos metalúrgicos. Os trabalhadores norte-americanos estão vendo que os capitalistas vão golpeá-los duramente daqui para a frente em função da crise econômica e da necessidade de aumentar a taxa de exploração.

### **O porquê da greve**

A imprensa deu a seguinte explicação: "Em tese, as greves contra a General Motors começaram em Flint ostensivamente por razões locais: regulamentos de trabalho nas fábricas, investimentos em equipamentos e segurança de trabalho. Mas o segundo item está indiretamente ligado ao que parece de fato estar na raiz da disputa: a crescente internacionalização das fábricas da companhia que reduz o emprego no setor dentro dos Estados Unidos" (*Gazeta Mercantil*, 22/7/98).

Uma greve de tal magnitude e em uma empresa automobilística do porte da GM (estima-se que responde por 1% do PIB norte-americano), não poderia ser devido a problemas de segurança de trabalho ou coisa que o valha. O fato é que a direção da GM está decidida a fazer mudanças que aumentem a produtividade e com isso a lucratividade. O resultado não se limitará ao aumento da exploração da força de trabalho (taxa de mais-valia), mas terminará por demitir em massa. O objetivo mais ambicioso do capitalista é enxugar os quadros, intensificar a produtividade e rebaixar o padrão salarial.

A GM está se preparando para enfrentar a disputa de mercado cada vez mais saturado e para se resguardar do vendaval mundial, que logo mais se manifestará nos Estados Unidos, o real epicentro da crise estrutural do capitalismo.

O articulista mostra com dados que a raiz do choque de classe é mesmo o da destruição de empregos. "Um operário médio da GM nos Estados Unidos, trabalhando seis dias por semana, pode fazer mais de 50 mil por ano. Um operário da fábrica de autopeças Delphi (controlada pela GM) em Flint ganhava 22 por hora, há alguns anos, para produzir peças dos painéis dianteiros dos veículos, até que a empresa moveu a produção para o México, onde o trabalho é feito por US\$ 1.36 por hora."

Até pouco tempo, ideólogos da burguesia advogavam que as multinacionais já não necessitavam explorar a mão de obra barata nos países semicoloniais, bastando apenas as inovações tecnológicas via de regra aplicadas nas metrópoles. A verdade é bem outra. A GM tem se utilizado amplamente das "maquiladoras". No México, construiu 50 fábricas de automóveis, caminhões e autopeças.

É claro que, frente à disputa acirrada com as demais empresas automobilísticas, destacando entre elas as japonesas, tornou-se impossível manter os operários norte-americanos com tal padrão diferencial. É mais vantajoso para sua lucratividade terceirizar e contratar mão de obra não sindicalizada.

A propósito, tais mudanças não se circunscrevem à GM. Em todos os setores, os capitalistas tratam de aplicar medidas que rebaixam salários e aumentam a produtividade.

O diretor da GM, John F. Smith Jr., responsável pelas estratégicas mudanças, tem em seus planos o fechamento de algumas fábricas, substituindo-as por unidades que não produzam integralmente os componentes e que utilizem peças prontas. Poderá, assim, demitir uma parcela de operários cujos salários são considerados não compensadores para a lucratividade. O denominado projeto *Blue Macaw* (Arara Azul) tem a especificidade de receber dos fornecedores partes inteiramente montadas dos carros. Pressupõe-se que estejam nos cálculos de Smith o fechamento de quatro fábricas de estampagem nos Estados Unidos (*Gazeta Mercantil*, 8 e 9/8/98).

No artigo "Greve na GM baixa crescimento do PIB em 0,5%", o jornalista Getúlio Bittencourt refere-se à aplicação do modelo adotado pela GM no Brasil. Diz: "Outro temor subjacente nas greves é o de que a GM tente aplicar nas suas fábricas dos Estados Unidos as modernas técnicas japonesas empregadas nas fábricas que tem no Brasil e em outros países — e que são consideradas as mais lucrativas, eficientes e flexíveis da empresa. Quando a GM introduziu novos *sedans* médios nos Estados Unidos e no Brasil, há dois anos a fábrica de Kansas City demorou sete meses para começar a produção do novo modelo; a fábrica brasileira fez o serviço em três meses" (*Gazeta Mercantil*, 22/7/98).

Fica então evidente que a greve metalúrgica foi uma reação aos planos de "substituição de várias fábricas antigas por novas instalações que usam métodos radicais de redução de custos de produção" (*Gazeta Mercantil*, 8 e 9/8). Entretanto, o problema vai mais além de uma simples e específica questão salarial na GM. A indústria automobilística, em geral, enfrenta uma crise de superprodução. Estima-se que há um excedente mundial de mais de 30 milhões de veículos.

A acirrada concorrência no quadro de superprodução obriga as empresas a rebaixarem os preços. Os capitalistas não têm outro recurso senão atacarem a força de trabalho.

### **O significado da greve**

No mundo todo, os capitalistas estão acoissados pela crise de superprodução e pelo agigantamento do parasitismo financeiro. A guerra comercial se combina com quebraadeiras e processos de reconcentração de capitais, haja vista o impulso às bilionárias fusões. A contradição entre as forças produtivas e as relações de produção está na base desse fenômeno. Trata-se do desenvolvimento de tendências desintegradoras da economia mundial. Nesta situação, não há outra via para o capitalismo a não ser esmagar as condições de vida dos trabalhadores. O projeto da GM de fechar fábricas e substituí-las por outras mais lucrativas é apenas um exemplo de ataque dos capitalistas aos assalariados.

O fato de atingir a maior montadora, sediada no coração do capitalismo mundial, e os operários reagirem em prolongada greve são um sintoma da crise econômico-financeira. Não se trata de um problema localizado na GM. A crise de superprodução e a tendência à queda da taxa de lucro atingem os principais ramos da produção, que comandam a economia mundial e incidem nos centros nervosos do capital financeiro.

A resposta dos metalúrgicos põe às claras as tendências de luta do proletariado norte-americano. A economia norte-americana tem se destacado, nos últimos anos, pela manutenção do crescimento econômico, em meio à estagnação dos demais países imperialistas e da economia mundial, o que lhe tem possibilitado manter o nível de emprego. Mas tudo indica que essa situação está se esgotando.

Com a crise se alastrando de país a país e de região a região, como indica o convulsivo continente asiático, logo envolverá o carro chefe do capitalismo mundial. É neste que se concentra a maior confluência das contradições da economia geral. O nível de emprego não mais poderá ser assegurado, o subemprego tende a se expandir e o desemprego disfarçado se revelará contundente. Tudo indica que a crise social nos Estados Unidos se agravará no próximo período.

Dos países imperialistas, é o que mais rebaixou o preço da força de trabalho. Está aí um dos segredos de sua recuperação da crise da década de 80. A espoliação da classe operária e demais trabalhadores é o cimento das vantagens do denominado "modelo norte-americano".

O estreitamento do mercado mundial, o arrefecimento do seu mercado interno, movido, em parte, por um grande endividamento da população, estimulada ao consumismo, e as quebras financeiras em curso compõem a situação da maior potência. No momento, está em foco a crise no Japão. De fato, é na segunda economia do mundo que as forças produtivas em choque com as relações de produção se rebelam e se transformam em quebradeiras. Entretanto, a recessão, a instabilidade da moeda, as quebras e o desemprego em alta são expressões da economia capitalista mundial, e não do Japão isolado ou da região asiática em si.

Na soleira da desagregação do Japão estão os Estados Unidos. E será na base de comando do imperialismo que a crise se potencializará como crise mundial.

A greve da GM está expressando socialmente a profundidade da bancarrota internacional do capital. Não é por acaso que os capitalistas estão resistentes a atender a reivindicação dos metalúrgicos. Basta ver que nem bem terminou a greve, os capitalistas da GM correram a declarar que não poderão abrir mão de seus objetivos de reestruturação produtiva e de flexibilização do trabalho. A burocracia dirigente da UAW admitiu o acordo que os trabalhadores aposentados não sejam substituídos por outros. Essa concessão não é suficiente para os interesses patronais. Está prevista para o próximo acordo de trabalho a retomada do objetivo da GM de fechar uma parte de suas fábricas.

A burocracia chegou a esse acordo temendo o aprofundamento da mobilização operária e os ataques do Estado burguês. Por detrás da greve da GM poderiam estourar outros movimentos, como de fato ocorreu com os trabalhadores da construção civil que saíram em passeata em Manhattan e a greve dos telefônicos da Bell Atlantic. Dois movimentos que tiveram por motivo a flexibilização do trabalho, ou seja, demissão de mão-de-obra sindicalizada e substituição por não-sindicalizada. Assim, o empenho dos capitalistas em limitar a greve da GM foi importante para que não servisse de exemplo ao conjunto do proletariado, de forma a não potenciar a luta de classes nos Estados Unidos e fora de suas fronteiras.

Mesmo que o acordo alcançado não tenha eliminado os perigos, o movimento obrigou os capitalistas a suspenderem temporariamente as medidas mais radicais. Os metalúrgicos terão de se preparar para um novo embate. Um embate que coloque a unidade proletária contra os ataques gerais ao conjunto dos explorados. O avanço da luta de classe no coração do capitalismo mundial é de grande importância para a classe operária internacional.