

Acordo encerra greve em Flint: mas problemas continuam insolúveis*

*Kim Moody***

Resumo:

Este artigo apresenta um breve histórico da greve na GM em 1998, nos Estados Unidos, e os impasses e conflitos não resolvidos pelo acordo que pôs fim ao movimento.

Em Flint, Michigan, a greve de 54 dias contra o Centro Fabril Metalúrgico da GM e a unidade de Delphi East está sendo chamada de “A grande greve”. Foi a mais longa na GM, desde o embate nacional de 1970. Ela custou para a empresa quase US\$ 3 bilhões em lucros não realizados e US\$ 12 bilhões em vendas. A greve paralisou 27 das 29 unidades montadoras e quase 100 setores da GM nos Estados Unidos, no México e no Canadá.

Se, nestes tempos de internacionalização, sempre tem havido demonstrações de que os trabalhadores ainda resistem ao sistema de produção *just-in-time*, esta é uma delas. Os servidores públicos adoraram. Pesquisas de opinião em Flint apuraram 67% de apoio à greve. Uma pesquisa da rede ABC via internet apurou 74% de alinhamento aos grevistas, no país, enquanto a CBS mostrava apoio de 46% aos grevistas e 37% à empresa. Como na greve da UPS — United Parcel Services —, no ano passado, cada vez mais o povo trabalhador identifica seus problemas nessas greves.

A greve de 9.200 membros dos setores 659 e 651 da UAW — *United Auto Workers* — demonstrou o mesmo em outros lugares. O ganho mais evidente veio de uma matéria da GM que afirmava que nunca deixaria o sindicato ditar os investimentos. A GM retirou da matriz mais do que ela havia remanejado para formar seu centro fabril em Flint, o que fez explodir a greve em 5 de junho. Então concordou — novamente — em investir os US\$ 180 milhões no Centro Metalúrgico, o que ela havia recusado anteriormente. Concordou, também, em investir US\$ 20 milhões na unidade de Delphi East.

O menor ganho para os trabalhadores foi o fato de o acordo com a GM não se estender além das unidades de Delphi, em Flint, e de Daytona,

* Moody, Kim. (1998). “Flint strikes Settled, but issues go unresolved”.

Labor Notes. Tradução de Jair Pinheiro, sociólogo, doutorando em ciências sociais pela PUC-SP e membro do Neils

** Diretor do periódico *Labor Notes*, Detroit, Estados Unidos .

antes de janeiro de 2000. O acordo também não trata da provisão externa de qualquer dos produtos atualmente fabricados lá. Isto não significa que não haverá desemprego em Delphi East. Duzentos e trinta e nove postos de trabalho desaparecerão — menos do que os 700 pretendidos pela GM — mas outros 400 trabalhadores serão pressionados a se aposentarem precocemente.

A GM concordou em renunciar tanto à queixa quanto ao processo que ela havia arquivado, acusando a UAW de conduzir uma greve ilegal. O acordo nacional entre o UAW e a GM permite greve por motivo de saúde, de segurança e de queixas quanto aos padrões de produção, durante a vigência do contrato, mas não admite para questões como investimentos da empresa e fechamento de unidades.

Contudo, a GM acabou atacando essas questões. Os líderes do sindicato estavam, aparentemente, preocupados quanto à perda dessas queixas, o que era fator decisivo quando a greve terminou. Perder as queixas teria arranhado a habilidade do sindicato para travar futuras greves, e poderia ter tornado a UAW suscetível a algumas perdas da GM na greve de Flint.

Devido à extensão da greve e ao medo da perda do emprego, sentido profundamente em toda a indústria automobilística, não foi surpreendente que os trabalhadores ratificassem massivamente ambos os acordos, com 90% de votos a favor, no Centro Metalúrgico, e 76% em Delphi East.

Também foram obtidos acordos em várias unidades que não fizeram greve: o complexo da cidade de Flint Buick, o Grande Blanc, a unidade de Michigan Powertrain, as duas de Daytona, a unidade de freio de Ohio e a de estamparia em Indianápolis. Todas essas tiveram seus próprios embates com a GM.

Mais comitês conjuntos

Os acordos contêm concessões. A controversa “taxa vinculada”, que permite a poucas centenas de trabalhadores paralisar o trabalho antecipadamente se eles atingirem suas cotas de produção, será preservada, mas as cotas serão elevadas em 15%. Esta é uma aceleração significativa que reduzirá qualquer interrupção extra que o trabalho pesado e penoso poderia permitir.

Em Delphi East o sindicato concordou em continuar trabalhando com a empresa pelo aumento da produtividade. A GM e a UAW concordaram ainda em constituir um comitê conjunto, de alto nível, “para assegurar a solução conjunta de questões antes que elas atinjam o grau crítico”, diz o vice-presidente da UAW, Richard Shoemaker. Mas representantes da empresa e do sindicato já se encontram periodicamente e têm sido incapazes de ultrapassar as divergências que produzem greves em nível de fábrica quase todo ano.

Haverá, também, comitês conjuntos locais para atuar na busca de novos produtos para o Centro Metalúrgico, negociar produtividade para Delphi East e tratar das questões de suprimento na cidade de Buick.

Como disse Jerry Tucker, da *New Directions Education Fund*, quando os comitês não estão funcionando, negocia-se mais comitês.

Dean Braid, membro da direção executiva do setor 599 da UAW, disse que as pessoas estão com medo de que o novo comitê conjunto apenas confira mais poder à juntas representativas, que já rondam as unidades com seus conselhos, promovendo os objetivos da empresa. Agora, esses conselheiros terão um chicote e uma arma; é o que, segundo ele, os trabalhadores da cidade de Buick estão dizendo.

Enquanto a unidade de Delphi, em Flint, e Daytona permanecerão abertas a novo contrato, o que lhes confere uma posição mais forte nas negociações do ano seguinte, mantém-se o contrato atual suspenso para a cidade de Buick, até expirar a validade.

Em troca da garantia, pela empresa, de não vender as duas unidades de freio de Daytona, o sindicato concordou em preservar essas facilidades até o ano 2000. A GM declarou que a UAW tinha selado, por meio do conselho, uma garantia de não fazer greve. A UAW insiste em que o acordo de não fazer greve se aplica apenas às unidades de Daytona, onde a garantia está registrada.

Matéria do *Wall Street Journal* traz a versão da empresa. "A GM emergiu de um confronto trabalhista de dois meses em Flint, Michigan, aparentemente em posição de reestruturar seus negócios com mais liberdade do que ela tinha há anos", diz o jornal, citando "pessoas ligadas à situação". "A GM conseguiu líderes trabalhistas experientes da United Auto Workers para suspender a prática do sindicato de autorizar e encenar greve após greve em nível local".

Questões não resolvidas

Mesmo se os acordos fossem melhores, teriam deixado sem solução a maioria das questões básicas que os trabalhadores da indústria automobilística enfrentam hoje: ritmo acelerado, crescente sobrecarga, provisão de terceiros e as constantes violações pela empresa dos acordos de 1996 de preservar 95% da força de trabalho durante a vigência do contrato. A força de trabalho por hora na GM caiu, no mínimo, 10 por cento: de 220 mil em 1996 para algo abaixo de 200 mil em 1997.

Durante décadas, os líderes da UAW viram a aceleração e a contratação externa como questões locais, deixando-as aos cuidados dos sindicatos locais. Mas hoje, essa questão local, repetida em âmbito nacional e a reestruturação dos planos internacionais é a grande tríade que está causando as dores sentidas na unidade local. Os sindicatos precisam de uma estratégia coordenada nacional e internacionalmente para lidar com essas questões. Os membros da *New Directions* têm levantado essa visão, como outros, dentro e fora das reuniões de lideranças da UAW.

Mas o sindicato tem deixado cada uma das 17 seções locais que têm feito greve desde 1994 seguirem sozinhas, mesmo quando elas interrompem

operações inteiras da empresa. Algumas dessas greves tiveram ganhos, mas, como disse um presidente local, mesmo quando eles conseguem um acordo, é preciso lutar para obrigar os administradores a respeitá-lo.

Essa foi uma "oportunidade perdida", disse Braid. "Nos deveríamos ter obtido resultados melhores, considerando a posição que ocupamos na GM".

A estratégia do sindicato também precisa ser para toda a América do Norte. Maior coordenação com os trabalhadores canadenses do setor seria um bom começo. A CAW — *Canada Auto Workers* — tem caminhado na direção de jornada menor e garantia do nível de força de trabalho pela GM, nos seus últimos dois contratos.

Apoio público

Diferentemente dos líderes da greve na UPS no ano passado, a UAW pareceu evitar a mobilização do enorme sentimento público de apoio aos grevistas. Um repórter da network reclamou que a UAW se recusou a retornar os seus chamados e parecia desinteressada na repercussão do caso.

Várias assembleias da UAW durante a greve também davam a impressão de que a repercussão externa não era uma prioridade. Houve uma ausência quase completa de líderes de outros sindicatos e da comunidade de Flint nas assembleias.

A GM, por sua vez, não perdeu oportunidade de se dirigir ao público externo, principalmente o de Wall Street, ou ao conjunto da mídia para competir e provocar desmobilização.

Braid insiste em que alguma coisa boa resultou dessas greves, porque os trabalhadores mostraram que têm poder. "Foi uma verdadeira educação para as pessoas mais jovens", disse ele. "As pessoas ainda acreditam na solidariedade, mesmo após anos dessa bobagem de comitê conjunto."

Por enquanto, as greves acabaram, mas os problemas permanecem sem acordo na GM. Os grevistas disseram que esperam outro conflito sério e, talvez, uma greve mais longa quando o contrato nacional expirar. Eles podem estar certos, mas a grande questão é se as lideranças da UAW abandonarão sua política segura de comitês conjuntos e colocarão esses desafios às estratégias da empresa na mesa em âmbito nacional.

Outra questão é se o sindicato recorrerá à enorme e boa vontade que existe hoje, para ajudar os trabalhadores do setor automobilístico a vencer essa luta.

O acordo: um chute no traseiro

Poucos dias após a UAW e a GM concordarem em atuar em conjunto, para conduzir em alto nível as consultas para tentar evitar a repetição dos 54 dias de greve em Flint, a GM deu um grande chute no traseiro do sindicato. Em 3 de agosto, a empresa anunciou que negociaria partes da unidade de Delphi, livrando-se, assim, de cerca de um terço da sua força de trabalho

mundial, inclusive os 50 mil membros da UAW. A GM disse que espera completar a operação em meados do fim do ano que vem.

Há quatro anos que a GM, junto com o resto da indústria automobilística, se encaminha na direção de livrar-se dos seus módulos fabris. A empresa julga que pode obter módulos mais baratos, comprando-os de fornecedores independentes. Isto é especialmente verdadeiro desde que a indústria de autopeças se tornou amplamente descentralizada, ao longo dos últimos 20 anos, com muitos trabalhadores separados fazendo apenas uma fração do que cabia aos trabalhadores da grande tríade reunida.

Enquanto, por vários anos, a GM esteve claramente se preparando para se desfazer da unidade de Delphi — reorganizando-a como uma unidade separada e construindo uma sede geral de Delphi no subúrbio norte de Detroit — deixando o anúncio exatamente para depois do fim da greve, ela reforçou a crença de muitos trabalhadores de que a greve não obteve coisa alguma e que não vai longe terem que lutar pelas mesmas questões novamente.

Mas a venda de Delphi não foi o único anúncio da GM. Dois dias depois, o *chairman* John Smith deu um outro chute no traseiro do sindicato, anunciando que a empresa construirá uma série de unidades conjugadas que exigirão substancialmente menos trabalhadores do que as unidades tradicionais. As novas plantas contarão com fornecedores externos para montar grandes módulos do veículo, que serão entregues na linha de montagem. Assim, quatro unidades tradicionais serão fechadas.