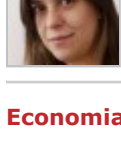


## Economia



**Samantha Maia**

**Economia**

### Crise da GM em São José dos Campos (SP) mostra um outro Brasil

Em São José dos Campos (SP), cidade de 640 mil habitantes no Vale do Paraíba, o capital e o trabalho se estranham. Que o diga M. Macedo, um dos 2 mil metalúrgicos locais cujos empregos estão na corda bamba, um núcleo de crise aguda em meio a bons números e produção em retomada da indústria automobilística brasileira, a despeito da freada brusca do primeiro semestre.



A fabricante reclama do sindicato, que devolve as críticas na mesma medida. E o governo observa à distância. Foto: Lucas Lacaz Ruiz/AE

Turbinado pelo corte dos tributos, julho registrou recorde na venda de veículos no País, 351 mil unidades vendidas, 22% mais que no mesmo mês de 2011. O desempenho que permitiu manter 147 mil vagas abertas no território nacional, 2,9% acima do registrado há um ano, como desejava o governo ao optar pela desoneração do setor. Na troca de turno da fábrica da General Motors em São José dos Campos, esses números não empolgam e o clima

lembra o período recessivo dos anos 1980.

**A produção do Classic** caiu pela metade na quarta-feira 1º, linha que sustentava os empregos após o fim recente da fabricação de outros modelos igualmente “velhinhos” da montadora, Meriva, Zafira e Corsa. Macedo, que prefere não revelar seu nome completo, fora transferido na segunda-feira 30 da montagem para o CDK, área que prepara os veículos desmontados a serem finalizados e vendidos em outros países. O destino, no caso, é a cidade de Rosário, na Argentina, onde a GM injetou no ano passado 150 milhões de dólares para produzir mais veículos Classic.

Macedo se lembra bem das palavras escolhidas há 17 anos na entrevista de emprego para justificar seu desejo de trabalhar na GM: “Sei que aqui gratificam bem o trabalhador. Como acabei de me casar, quero comprar um lote, construir minha casa”. O espírito era o de vestir a camisa da empresa e ser cordial com os colegas, mas hoje, aos 40 anos, duvida que sua história o livre do risco de demissão. “Meu salário é o dobro do pago na área para onde fui transferido. Estamos trabalhando perdidos, meu supervisor nem sabe o meu nome. Mas não adianta ter medo agora, quem está com o nome na lista já está”, diz o funileiro, o olhar mirando o horizonte.

Caso seja demitido, ele não quer mais saber de fábrica. Estudou até a oitava série do ensino fundamental e sabe que hoje o mercado é mais exigente. Cogita fazer do hobby da filmagem de festas o seu futuro ganha-pão. Sem saber, viverá na pele a passagem da indústria para o segmento de serviços, espécie de destino sem volta das economias modernas.

No centro da dificuldade que pode resultar na demissão de 2 mil funcionários dentre os 7,5 mil que trabalham atualmente na unidade está uma relação particularmente espinhosa entre o sindicato dos trabalhadores e os representantes da fabricante, dizem os especialistas. “Só uma situação de muito conflito leva uma companhia a mexer na sua planta”, avalia Carlos Américo Pacheco, reitor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e especialista em competitividade.

**Leia também:**

**Anatel libera venda de chips da TIM, Claro e Oi**

**Contra demissões, funcionários da GM param produção**

**Luis Nassif: O novo desenvolvimento do Estado**

**As condições para** investir no município são “as melhores possíveis”, segundo Pacheco, a considerar o mercado de trabalho qualificado, infraestrutura adequada e rede de serviços instalada. De fato, a participação dos empregos industriais na cidade, de 24% sobre o total, é superior à média nacional, hoje em 11,5%, segundo o IBGE. “A cidade oferece bom potencial para as empresas. O fenômeno da GM tem a ver com a história complicada entre a montadora e o sindicato. O que a GM fez foi deixar em São José dos Campos plataformas sem muito futuro que agora estão sendo desativadas.”

Uma greve em 1985 pela redução da jornada de 48 horas, quando funcionários mantiveram a chefia presa na fábrica, é uma das marcas sempre lembradas da postura do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos. Foi o episódio mais conturbado, mas a empresa reclama ainda hoje da suposta intransigência sindical nas rodadas periódicas de negociação. Por discordar da postura da Central Única dos Trabalhadores (CUT) de proximidade com o governo Lula, a entidade, ligada ao PSTU, desligou-se em 2004 e em 2010 passou a engrossar a base que fundou a Conlutas.

Mais recentemente, a falta de acordo para o estabelecimento de um banco de horas foi uma das principais razões alegadas pela montadora para a mudança nas suas operações na cidade. “O sindicato divulga que 1,5 mil pessoas serão demitidas, mas nós vamos avaliar. No momento não há outro veículo para produzir lá”, disse Luiz Moan, diretor da GM, referindo-se à divisão cuja produção foi interrompida. Os demais cerca de 5 mil funcionários não correriam risco e seguiriam a fabricar as caminhonetes S-10, mais um sinal de que os problemas não são estruturais. Nos



Mobilidade. Transferir a produção de São José para outras cidades vira arma da montadora. Foto: Claudio Capucho/Vale/AE

últimos anos, a estratégia da companhia foi direcionar a maior parcela de seus investimentos, 5 bilhões de reais entre 2008 e 2011, para as unidades de São Caetano do Sul (SP) e Gravataí (RS), mais intensivas em tecnologia e com jornada flexível de trabalho.

**O banco de horas** proposto abriria margem para o trabalhador fazer uma jornada estendida em períodos de demanda aquecida, compensando as

horas trabalhadas a mais com dias de folga no momento de baixa, quando a produção precisa ser reduzida. Já adotado em fábricas do ABC Paulista da base da CUT, o esquema permite à empresa economizar em horas extras. Por outro lado, as montadoras se comprometem a não demitir nas vacas magras.

Luiz Carlos Prates, o Mancha, integra desde 1992 a direção do sindicato. Naquela altura, pegou o rescaldo da greve de 1985, quando a General Motors dizia que nunca mais o sindicato entraria na fábrica. “O modelo (*do banco de horas*) foi trazido pelas montadoras ao Brasil para adequar a jornada à demanda do mercado. Hoje, a luta é por trabalho e renda. Não faz sentido reduzir a renda para garantir o emprego”, diz Mancha, para quem o banco de horas não garante plenamente os postos de trabalho.

Na visão do sindicato, os bons resultados da GM, que lucrou 7,6 bilhões de dólares mundialmente em 2011, não combinam com a pressão por redução de custo na folha de pagamento. Estaria por trás a intenção de ampliar a margem de ganho dos acionistas. “O que está acontecendo hoje é que a empresa quer demitir para contratar, mais na frente, funcionários com salários menores”, diz Antônio Ferro de Barros, presidente do sindicato. Levantamento do Dieese identifica a redução de 1.044 vagas na planta de São José dos Campos, entre junho de 2011 e julho de 2012, incluídos os 356 funcionários que aderiram em julho ao programa de demissão voluntária (PDV). A montadora afirma, contudo, que desde 2008 foram criadas 1.848 vagas no País, saldo que chegaria a 2.063 até o fim do ano.

Os trabalhadores de São José dos Campos esperavam alguma pressão do governo federal, pois não demitir é uma condição para a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a vencer em 31 de agosto. O governo ensaiou uma postura dura. Diante da suspensão das atividades na linha afetada, o Ministério da Fazenda convocou Luiz Moan, diretor da montadora, a Brasília, como representante da Anfavea, associação nacional dos fabricantes, da qual é vice-presidente.

Na terça-feira 31, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, contudo, jogou água fria nas expectativas dos metalúrgicos. afirmou que a desoneração tem dado resultados positivos e que o governo não pode interferir em casos localizados. “Foi cumprido o compromisso de não demissão (*no setor*) e até de aumento de empregos. Os trabalhadores não estão percebendo que há uma crise internacional.” Mantega enfatizou que o plano de investimentos das montadoras no País é de 22 bilhões de reais até 2015.

Em São José dos Campos, o fim da linha de produção onde trabalham os 2 mil funcionários é dado como praticamente certo. Para protestar, na quinta-feira 2 os metalúrgicos pararam a Via Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, com pneus queimados e faixas na tentativa de



O capital. Moan, da GM: “Não há outro veículo para produzir lá”. Na porta da fábrica, o clima é ruim na saída dos trabalhadores. Foto: Olga Vlahou

ganhar visibilidade. A produção foi suspensa no dia. No ato, pediam audiência com a presidenta Dilma Rousseff. “A declaração do ministro é mentirosa e irresponsável. O governo brasileiro está permitindo à empresa demitir aqui para criar empregos na Argentina”, diz Barros. O protesto antecipou-se à reunião do sábado 4 entre a GM, o sindicato e representantes dos governos federal e municipal, que, na avaliação do sindicato, foi “esvaziada” após as declarações de Mantega.

**O sindicato pretende** apresentar no encontro uma opção à montadora, que admite não haver mais espaço para remanejamento de pessoal e que a produção do Classic na planta não é viável economicamente. A prefeitura afirma não ter margem de manobra financeira para incentivar a manutenção dos empregos e que se encarregará de auxiliar as famílias afetadas com medidas de reorientação no mercado de trabalho. Depois de dizer não à flexibilização dos contratos de trabalho em 2008, com o rearranjo da produção local, o sindicato ficou sem muitas opções à mão.

“A GM de São José dos Campos vem há tempos tentando negociar condições para aumentar os investimentos na cidade. Como uma empresa em ambiente competitivo tenta fazer mudanças e não consegue? O banco de horas é só um exemplo, mas existe uma questão de falta de confiança entre a empresa e o sindicato”, diz José Roberto Ferro, presidente do Lean Institute Brasil, consultoria especializada no setor.

Para Paulo Cayre, presidente da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM-CUT), a favor do banco de horas, a postura da montadora não se justifica. “Intransigência é colocar pais de família na rua. O incentivo do IPI foi dado sob a condição de as empresas não demitirem. A GM não pode impor ao sindicato a construção de acordos mais favoráveis a ela com a faca no pescoço.”

Mancha caracteriza a migração da empresa para locais com mais flexibilidade do trabalho como um instrumento de pressão prejudicial sobre os trabalhadores. “Querem que a gente faça leilão dos direitos trabalhistas para poder receber investimentos. Claro que se uma medida reduz o custo da empresa, ela vai reduzir também o ganho do trabalhador.”

**Uma forma de** minimizar esse estratagemas seria fechar acordos nacionais. A CNM-CUT defende acordos sobre o piso salarial e a jornada de trabalho. Mas não será fácil dobrar os patrões. Hoje, apenas 10% da categoria tem piso de 40 horas semanais, e a remuneração varia por todo o território nacional. O salário médio dos metalúrgicos em São José dos Campos é de 4,2 mil reais, enquanto em São Bernardo do Campo chega a 5,6 mil reais e em Anápolis (GO), a menor média no País, é de 913 reais.

A GM é responsável por 3% dos empregos em São José dos Campos e a linha a ser desativada representa 0,5% das vagas formais na cidade. Apesar da importância da montadora no município, onde também está instalada a fabricante de aviões Embraer, as demissões não devem provocar grandes impactos na economia local, prevê a prefeitura. “A produção da linha vem caindo há algum tempo, e temos apenas duas ou três fornecedoras da GM na cidade. O maior impacto será mesmo para as famílias atingidas, e para isso pensamos em trabalhos de assistência”, diz José de Mello Corrêa, secretário municipal de Desenvolvimento.

A diversificação da matriz econômica da cidade permitiria aos desempregados ser absorvidos por outros setores, como o da construção civil. “A absorção deve ocorrer porque a cidade está bem economicamente”, avalia o secretário. Os comerciantes preocupam-se, porém. Segundo a associação comercial da cidade, a demissão de 1,5 mil funcionários o pode causar uma dispensa três vezes maior em outros segmentos. “É um reflexo ruim, as pessoas ficam com um pé atrás, e o consumo diminui”, diz Felipe Cury, presidente da entidade.

Na saída do trabalho, o metalúrgico Silvío se perguntava: o que fazer com o financiamento de casa que assumiu recentemente caso fique desempregado? Cogitava a aposentadoria, apesar dos 45 anos de idade. Nas estatísticas, seu drama familiar e pessoal será um ponto imperceptível em meio ao saldo positivo de criação de emprego no setor automobilístico.