

A câmara proscrita ou o desperdício institucional do governo FHC

Glauco Arbix

RESUMO. O objetivo deste artigo é recuperar o processo de nascimento da câmara do setor automotivo, destacando as tensões então existentes entre os representantes do Estado, do Capital e do Trabalho, e que foram equacionadas de um modo novo em 1991. A substituição da lógica do confronto, que havia marcado toda a década de 80, pela "cooperação conflitiva" só pode ser parcial e momentânea, ainda mais que as resistências políticas à concertação tripartite foram reativadas sob as asas governamentais a ponto de praticamente banir a câmara setorial como um espaço permanente de negociação.

Introdução

Depois de haver impulsionado decisivamente a recuperação da indústria automobilística brasileira, a câmara do setor automotivo passou a ser gradativamente esvaziada de seu poder e legitimidade, através de uma política deliberada do governo Fernando Henrique Cardoso.

Como uma das experiências institucionais mais marcantes dos anos 90, a câmara setorial pautou-se pela inclusão democrática de representantes dos trabalhadores, voltando-se, pela primeira vez na história do Brasil, para a elaboração e implementação de uma política industrial. Os passos que deu nessa via abriram a possibilidade de uma alteração em profundidade das esclerosadas relações entre Estado e sociedade.

O velho balcão estatal, com seus clientes preferenciais selecionados entre o empresariado — que O'Donnell chamou de corporativismo bifronte —, neste caso, seria substituído por um arranjo tripartite, de concertação

Glauco Arbix é professor e pesquisador da FGV, membro do Núcleo de Estudos sobre Trabalho, Tecnologia e Organização da Escola Politécnica da USP.

entre Estado, capital e trabalho, que apresentou um alto grau de eficácia econômica e política.

Esse mecanismo institucional inovador nasceu no final de 1991 e viveu um período virtuoso durante 1992 e meados de 1993. Coincidentemente, a partir da ascensão de Fernando Henrique ao posto de ministro da Fazenda do governo Itamar Franco, a câmara setorial começou a ser drenada em suas atribuições, cedendo lugar para renovadas relações bilaterais entre Estado e empresários da indústria, através de um movimento que reatualizou a exclusão dos sindicatos de trabalhadores das instâncias definidoras de políticas públicas.

O resultado mais evidente dessa política no setor automobilístico pode ser visto nos dias de hoje na atuação das agências estatais que, fragilizadas em sua capacidade de elaboração de políticas industriais, não fazem mais do que absorver a quase totalidade das estratégias definidas pelas grandes corporações transnacionais.

Diante de um Estado desaparelhado — e insistentemente pressionado a não recuperar o seu poder estruturante — a progressiva desativação da câmara setorial vem assumindo contornos de uma verdadeira dilapidação institucional, efetivada, elegantemente, com generosos elogios ao seu desempenho.

O objetivo deste artigo é recuperar o processo de nascimento da câmara do setor automotivo, destacando as tensões então existentes entre os representantes do Estado, do capital e do trabalho, e que foram equacionadas de um modo novo em 1991. A substituição da lógica do confronto, que havia marcado toda a década de 80, pela “cooperação conflitiva” (Rodrigues, 1993) só pôde ser parcial e momentânea, ainda mais que as resistências políticas à concertação tripartite foram reativadas sob as asas governamentais a ponto de praticamente banir a câmara setorial como um espaço permanente de negociação.

O nascimento da câmara

“O capitalismo é um alvo móvel” (Schmitter, 1990:3), declarou Philippe Schmitter, sem medo de parecer óbvio. O comentário nascia das observações de seu próprio trabalho e da rigidez muitas vezes demonstrada por alguns modelos explicativos em seu confronto com a realidade. Neste ensaio sobre as câmaras setoriais procuramos não perder de vista o alerta de Schmitter,

cuja oportunidade é realçada pelas características irregulares da economia brasileira e pela diversidade de análise dos mecanismos que ligam o Estado à sociedade. Na transição de um ambiente econômico para outro, semelhante ao momento em que começaram a surgir as câmaras setoriais, a compreensão dessas relações é tarefa das mais complexas.

Os estudos de Diniz e Boschi (1991) destacaram a coexistência de formatos associativos pluralistas e corporativos, em vários momentos do desenvolvimento capitalista no Brasil. Assim fazendo, estimularam os estudos no sentido de superar, no plano teórico, a dicotomia entre esses dois modos de intermediação.

No plano empírico, os dois autores mostraram como o modelo corporativo consegue gerar “movimentos inversos de criação de espaços alternativos onde interesses de âmbito restrito podem ser aglutinados de maneira mais autônoma”. (Diniz e Boschi, 1991:16) Esse novo ambiente, criado a partir da fusão de componentes de um padrão tradicional com elementos de um novo modelo, pode ofuscar a visão do analista que, muitas vezes, não consegue distinguir os componentes declinantes daqueles que estão começando a nascer.

Processos desse tipo começaram a se desenvolver durante o governo Collor, quando a economia e a sociedade viveram uma profunda inflexão, desestabilizando ainda mais o processo de transição política, exacerbando o caráter híbrido da nossa democracia, acentuadamente “excludente quanto aos processos de tomada de decisão”. (Sola, 1993:160)

As câmaras setoriais só puderam surgir durante a segunda fase do governo Collor, quando: (i) o governo não contava com capacidade para assumir plenamente seu papel dirigente na sociedade, em uma situação em que o livre jogo do mercado acentuava ainda mais a crise da indústria; e (ii) os diversos segmentos do setor industrial demonstravam capacidade de organização, de articulação e de representação dos seus interesses.

Essas condições, semelhantes às apontadas por Cawson (1986:13), encontravam-se suficientemente acentuadas no setor automotivo brasileiro e permitiram a conformação da câmara setorial como um arranjo neocorporatista.

A grande transformação

A partir de meados de 1991, as câmaras setoriais começaram a ser propostas pelo governo como espaços de negociação tripartite para viabili-

zar estratégias de reestruturação de setores industriais, colocando entre parênteses suas atividades voltadas para a administração do descongelamento de preços realizado pelo Plano Collor II.

Para mudar essa orientação, a Secretaria de Economia, na época o órgão responsável pela coordenação da política industrial, baseou-se no espírito da proposta contida na formulação dos Grupos Executivos de Política Setorial (Geps), de junho de 1990¹, que definia as cadeias produtivas como alvos privilegiados de discussão e implementação de programas de qualidade e de competitividade.

Ao mesmo tempo, porém, a Secretaria introduziu duas alterações de qualidade que contrastavam com o comportamento geral do governo Collor.

Primeiro, enfatizou a *negociação* como forma de elaboração de políticas, dispondo-se a dividir responsabilidades e abrindo mão de prerrogativas legais do poder estatal. Segundo, condicionou a negociação à *inclusão* de representantes dos trabalhadores, atribuindo às câmaras um inédito caráter tripartite. A proposta de instalação das câmaras incluía a abertura de um processo de discussão sobre a situação do setor, que tinha no seu horizonte — como uma possibilidade, não como obrigatoriedade — a celebração de um acordo entre as partes.

A primeira câmara a instalar-se como fruto dessa nova concepção foi a câmara setorial de brinquedos, em 5 de junho de 1991².

Várias câmaras funcionariam nesse período, mas nem todas possuíam as características de mecanismos tripartites: a participação, esporádica, de alguns sindicatos de trabalhadores, inclusive no setor de brinquedos, pautou-se pelo descompromisso com a forma nascente de negociação.

Em momentos anteriores, organismos com funções similares foram projetados por agências governamentais; alguns até seriam instalados com a denominação de “câmara”, ainda que explicitamente se definissem como órgãos de acompanhamento, de assessoria ou de consulta, com objetivos de curto alcance.

Desta vez, porém, a partir do início dos trabalhos da câmara automotiva, o arranjo era fundamentalmente novo. As câmaras dessa nova fase não nasceram como uma simples atualização de expedientes já utilizados em outros governos, cujo horizonte era restrito ao controle de preços e salários. Pelo contrário, as novas câmaras surgiram negando os limites, a composição e os objetivos das câmaras anteriores. Mais do que isso, elas responderam a um novo processo de escolha política, pressionado por um ambiente econô-

mico especial e com repercussões na relação entre segmentos e forças que compunham cada um dos setores implicados.

As características da crise econômica e as alterações na trajetória de seus três componentes básicos — Estado, capital e trabalho — colocaram sua marca na origem das câmaras. Nossa visão, assim, distancia-se de análises que procuram apresentar as câmaras atuais apenas como mais uma versão, adocicada pela participação dos sindicatos, de mecanismos de intermediação de interesses recorrentes na história do Brasil³.

As câmaras no governo Sarney

A experiência que mais se aproximou da câmara automotiva, no que diz respeito à sua concepção, foi desenvolvida em 1988, durante o governo José Sarney. Nessa época, as câmaras setoriais foram projetadas para discutir a política industrial com os empresários das diversas cadeias produtivas. Porém, quando implementadas, seus objetivos originais foram bastante modificados.

Inspiradas nos esforços de renovação que se desenvolveram no interior de vários órgãos governamentais, particularmente no BNDES, que desde a metade dos anos 80 discutia novos caminhos para a economia brasileira⁴, essas câmaras foram originalmente concebidas como parte integrante da estratégia de modernização da indústria nacional.

A “Nova Política Industrial”, definida no início de 1988, assinalava a necessidade premente de o Brasil buscar índices de qualidade compatíveis com as novas exigências internacionais.

O centro das preocupações voltava-se para o conjunto da cadeia produtiva, que deveria ser trabalhada a partir de três instrumentos básicos: Programas Setoriais Integrados (PSI), Programas de Desenvolvimento Tecnológico Industrial (PDTI) e Programas Especiais de Exportação (Be-fiex).

A coordenação desses programas seria reservada ao Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), um colegiado interministerial, responsável pela formulação da política industrial do país, e que recebia assessoria direta de um conselho de representantes do empresariado.

Em julho de 1989, o CDI classificaria o parque industrial brasileiro em dezoito complexos industriais⁵, a partir dos quais seriam criadas as câmaras

setoriais. Estas deveriam elaborar diagnósticos da competitividade dos complexos industriais, detectar distorções e identificar caminhos para o seu equacionamento.

Essa estratégia, que havia sido incorporada a várias resoluções do então Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio, praticamente não saiu do papel. É certo que uma série de obstáculos burocráticos se interpuseram em seu caminho. (Lucas, 1992) Mas é preciso ir mais fundo, ainda mais quando sabemos que uma parte desse projeto foi efetivada, só que de uma maneira oposta à concepção original.

No final de 1989, o ministro da Fazenda, Maílson da Nóbrega, diante das dificuldades de controlar a inflação, passou a utilizar as câmaras como mecanismos voltados para o controle de preços, do qual participavam o governo e os empresários.

Nessa versão, tiveram uma vida breve. Funcionaram mais como canais de pressão dos empresários sobre o Estado, compactuaram com a indexação dos preços e, por essa via, acabaram fracassando também como mecanismos de controle inflacionário.

A prevalência da visão do Ministério da Fazenda, que impedia o desenvolvimento dos objetivos originais das câmaras, acabaria por conectá-las a experiências anteriores, típicas do corporativismo de Estado, como a Comissão Central de Preços (CCP, criada em 1946), a Comissão Federal de Abastecimento e Preços (Cofap, de 1952), a Comissão Nacional de Estímulo à Estabilização de Preços (Conep, de 1967) e ao Conselho Interministerial de Preços (CIP, 1968), criado pelo ministro Delfim Netto, durante o governo Costa e Silva, para verificar e impedir abusos de poder econômico.

Todos esses mecanismos estiveram fortemente ligados ao padrão — bipartite e clientelista — de intermediação de interesses do Estado brasileiro.

Sistematizando a experiência das câmaras durante o governo Sarney, podemos dizer que:

(i) como instrumentos de discussão estratégica da política industrial, com base nas cadeias produtivas, as câmaras só tiveram uma existência virtual, como projeto de um setor da burocracia estatal;

(ii) as câmaras que se concretizaram não foram mais do que mecanismos de troca entre o Estado e as elites empresariais, instrumentos opacos, recorrentemente utilizados pelo Estado ao longo da sua história corporativista e autoritária;

(iii) havia, porém, um item comum entre o projeto inicial e a sua realização: as câmaras foram concebidas como mecanismos bipartite — para a elaboração de estratégias de desenvolvimento industrial; e foram instaladas como mecanismos bipartite, destinados a assessorar o governo no gerenciamento de preços.

Nesse processo seriam explicitadas pelo menos duas visões diferentes sobre as câmaras setoriais, originadas no interior da burocracia estatal. As duas, porém, em que pesem diferenças de objetivo, afirmavam o Estado como o emulador de políticas, centro em torno do qual deveriam gravitar as comissões, grupos, câmaras, conselhos e outros.

Novo curso

A inflexão operada por Collor, ao indicar o livre mercado como o grande estimulador da competitividade, sinalizava a natureza liberal do ajuste proposto e provocaria um verdadeiro *frisson* em vários setores industriais.

A liberação das importações decidida através da Medida Provisória n.º 158, de março de 1990, eliminava as barreiras não-tarifárias, representadas pela relação de produtos cuja importação estava suspensa, pelos programas de importação das empresas e pelos regimes especiais de importação. No seu rastro, a Medida Provisória n.º 161 suspendia ou eliminava a maioria dos incentivos fiscais e subsídios.

Em junho do mesmo ano, o governo divulgava um documento intitulado “Diretrizes Gerais da Política Industrial e de Comércio Exterior”, que procurava nortear as mudanças para o novo modelo.

Rapidamente a indústria brasileira ver-se-ia exposta à concorrência internacional. Segundo as novas normas do governo, o Estado deveria deixar de interferir nas questões referentes ao desenvolvimento industrial, fosse através de controles administrativos, distribuição de incentivos fiscais e benefícios ou da definição de regulamentos especiais para a produção e o comércio. O documento recomendava explicitamente a formação de “mecanismos de articulação e coordenação que viabilizassem o planejamento consensual entre governo e iniciativa privada”, definida como o “principal agente do processo produtivo”⁶.

Para o governo, em meio à nova situação criada, a competitividade do setor produtivo passaria a ser estimulada por programas especialmente

criados para tanto⁷, que se articulariam com uma série de órgãos subordinados à Secretaria da Economia, e encarregados da coordenação da política industrial⁸.

O vínculo entre as agências públicas e o setor privado deveria ser feito pelos Geps. Estes, originalmente previstos como espaços de discussão de um novo padrão de desenvolvimento econômico entre empresários e governo, não conseguiriam sair do mundo das intenções e dos papéis. Terminariam sufocados pelas pressões imediatas, que exigiam o gerenciamento dos preços em plena abertura comercial, na tentativa de manter sob controle o processo inflacionário. Mais uma vez, as promessas de estabilização da economia no curto prazo impediam qualquer planejamento de fundo.

O Plano Collor II, lançado para corrigir o Collor I, em fevereiro de 1991, tentaria um novo congelamento de preços. Seu fracasso levaria à substituição da ministra Zélia Cardoso de Mello pelo ministro Marcílio Marques Moreira, que avançaria na via da liberalização comercial e financeira e na desregulamentação dos preços.

A partir de abril, a Secretaria Nacional de Economia recebia do ministro a incumbência de administrar a saída do congelamento e utilizaria as câmaras setoriais para tanto.

As câmaras amparavam-se agora na Lei n.º 8.178, aprovada no mês anterior, que estabelecia a sua constituição como organismos voltados para a análise de custos e preços em cadeias produtivas, de modo a assessorar o ministro da Economia.

A novidade, porém, constava do artigo de n.º 23, articulado pelo deputado federal Aloízio Mercadante Oliva (do Partido dos Trabalhadores — PT), que definia as câmaras como organismos a serem compostos por “representantes do Ministério da Economia, dos empregadores e dos trabalhadores dos respectivos setores produtivos ou das entidades sindicais nacionais”⁹.

No final do mês de abril, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo, Vicente Paulo da Silva, convidado pelo governo para participar da câmara, apresentaria um documento intitulado “Câmara Setorial da Indústria Automobilística: É Essencial Recuperar o Poder Aquisitivo e o Nível de Emprego”¹⁰, cuja discussão seria simplesmente postergada. Técnicos do governo explicaram o adiamento em função da “necessidade de se discutir os problemas mais imediatos”¹¹. A imprensa sindical, com um viés um pouco distinto, registrava que o sindicato havia proposto “uma alterna-

tiva de combate à inflação, mais democrática, e ainda não tentada no Brasil”, e reclamava da reunião de Brasília, que “havia sido um jogo dos patrões e do governo para aprovar o reajuste dos preços dos veículos”¹².

De fato, as atividades das câmaras não eram muito bem vistas em tempos de liberalização da economia. Para muitos, elas pareciam recuperar o perfil de um Estado interventor, que Collor se esforçava por condenar.

“As câmaras setoriais são um estímulo à cartelização”, disparou o deputado Delfim Netto (PDS). (*Jornal do Brasil*, 30.04.91:10) O jurista Ives Gandra definiu as câmaras como uma “intervenção do governo no mercado”, que sempre acaba gerando o “fortalecimento das empresas mais fortes, ferindo o princípio da livre concorrência.” (idem:12) Outro jurista, Miguel Reale Júnior, mesmo sem considerá-las um instrumento de cartelização de preços, alertava que o acerto irregular de preços anteriormente feito entre os fornecedores, passava agora a ocorrer “a partir da interferência do Estado (que) praticava uma anomalia idêntica à do setor privado”. (idem:14)

Em maio, a Secretaria de Economia passou a ser coordenada por Dorothea Werneck. Apesar de alguns elogios às atividades das câmaras neste período, a sua impotência diante do aumento da inflação e a ausência de credibilidade junto aos empresários¹³ e aos trabalhadores ensejariam uma alteração de rumo.

“As câmaras não vão mais discutir preços”, proclamou a secretária de Economia, Dorothea Werneck, reconhecendo que a equipe econômica não mais acreditava nas câmaras como instrumentos facilitadores de acordos sobre preços. (*Jornal do Brasil*, 01.09.91:8)

Na verdade, desde junho de 1991, a Secretaria de Economia havia começado a desenhar um novo contorno para as câmaras. A pretensão era integrá-las em uma estratégia mais ampla, de elaboração de políticas industriais, procurando fugir do imediatismo que havia marcado, desgastado e liquidado com as experiências anteriores¹⁴.

Ainda que de forma tateante, as câmaras assim (re)concebidas começaram a propiciar um espaço “organizado-defensivo” (Cano, 1993:), que não obedeceria exatamente às diretrizes liberais do governo. A bem da verdade, Collor não havia propriamente se pautado pelo diálogo para decidir sobre os rumos da economia e sua orientação privilegiava a desregulamentação do mercado como forma de incentivar o dinamismo da economia.

Foi dessa forma, com uma agenda distinta do monitoramento de preços, que as câmaras começaram a configurar-se como um dos poucos escudos

de proteção disponíveis diante da recessão e do mercado desregulado para vários setores da economia.

A câmara do setor automotivo

Uma série de medidas econômicas implementadas por Collor — como a remoção de barreiras não tarifárias, acompanhada de uma redução progressiva de tarifas alfandegárias; a privatização de indústrias de base, com mudanças nas regras comerciais; o aumento do custo de insumos básicos fornecidos pelo Estado; e a eliminação de incentivos fiscais e subsídios — atingiram diretamente a indústria automobilística¹⁵.

Beneficiado desde o seu nascimento por um mercado protegido, pela disponibilidade do crédito e pelas defesas contra a concorrência externa, o setor encontrava-se agora desamparado com a abrupta queda da tutela estatal.

André Beer, vice-presidente da GM, que controlava na época cerca de 25% do mercado, acenava com a possibilidade de a montadora mudar o seu perfil no Brasil, deixando de ser uma fabricante para se tornar uma importadora: “a GM produz sete milhões de carros no mundo e podemos trazê-los para cá diretamente, sem problemas”. (*Isto É*, março de 1991)

Desarmado de alternativas para superar a crise — que, para além das fronteiras nacionais, fustigava a base de suas matrizes — os empresários foram tentados a apoiar a instalação das câmaras em seu novo formato tripartite. Não sem problemas internos, devido à história recente e à elevada multiplicidade de interesses que o setor abriga.

A postura mais aberta do recém-eleito presidente da Anfavea, Luiz Adelar Scheuer, e do então presidente do Sindipeças, Cláudio Vaz, foram importantes para que prevalecesse entre os empresários uma visão mais flexível¹⁶.

A decisão mais difícil, porém, estava nas mãos dos sindicatos de trabalhadores, opositores de longa data a qualquer proposta que pudesse lembrar pacto social. A sombria realidade da economia e a progressiva degradação das condições de vida, sem dúvida, ajudaram a moldar novos comportamentos.

Na época, em particular para a região do ABCD, o futuro aparecia como ameaça. Politicamente, a luta sindical mostrava sinais de cansaço, principal-

mente depois da greve que havia paralisado a Ford¹⁷, com demonstrações explícitas de violência e rigidez das partes envolvidas.

Socialmente, o grande centro produtor da indústria automobilística estava sendo diretamente atingido pelo desemprego, que tendia a desagregar o seu tecido social com sucessivas diminuições da jornada de trabalho, demissões semanais e fechamento de empresas. A perspectiva da desindustrialização deixava de ser uma hipótese longínqua para bater nas portas dos sindicatos da região.

Relatório da ONU sobre as corporações transnacionais no Brasil afirmava que “1990 e 1991 haviam sido especialmente ruins para o setor brasileiro de manufaturas” e indicava que o “ajuste deve envolver demissões em ampla escala, tanto do pessoal administrativo quanto dos operários”. Segundo o mesmo relatório, “o índice de demissões estava em 20,1%” no período. (Bielschowsky, 1992:19)

Segundo dados do Dieese, o mês de fevereiro de 1991 contabilizou um total de 129.998 trabalhadores empregados na base metalúrgica do ABC, contra 150.072 antes do Plano Collor I. Isto é, de fevereiro de 1990 a fevereiro de 1991, o nível de emprego havia registrado uma queda de 14%, ou seja, 20.074 postos de trabalho, correspondente a uma média mensal de 1.700 demissões¹⁸.

Em junho de 1991, o Sindicato dos Metalúrgicos foi informado do fechamento da divisão de motores da Ford de São Bernardo, que não estava submetida ao controle da Autolatina, constituída em 1986. Em fevereiro de 1992 a fábrica de motores encerraria suas atividades, o que resultaria na demissão de cerca de 700 funcionários.

Um dos representantes dos trabalhadores da fábrica resumiu da seguinte forma a recepção do comunicado de fechamento:

“A fábrica aceitava conversar. Mas a partir do momento em que ela fez o comunicado nos quadros de aviso, avisou que ia fechar e que todo mundo iria pra rua. Nós fizemos uma pauta de reivindicação e a partir daí surgiram divergências...e nós fizemos uma greve de quase trinta dias.”¹⁹

A decisão de fechar a unidade combinou-se com rumores veiculados pela imprensa sobre a saída de toda a Ford do Brasil. E o sindicato, pressionado pelo forte aumento do desemprego, intensificou sua ação, principalmente tentando buscar apoio para além dos metalúrgicos e de outras categorias de trabalhadores.

“Se o desemprego e o fechamento de unidades produtivas fossem encarados como uma questão sindical, o futuro já estaria decidido contra nós”, dizia Vicentinho²⁰, justificando a procura de apoio nas prefeituras da região, entre parlamentares de todos os partidos, nas entidades as mais diversas, no governo estadual e mesmo entre os empresários. Essas iniciativas combinavam-se com formas tradicionais de pressão do movimento sindical, como as passeatas, as manifestações e a organização da solidariedade à greve dos quase 700 funcionários da Ford Motores.

A paralisação, que havia começado no dia 04, terminaria 23 dias depois, no dia 26 de setembro, sem qualquer resultado alentador. Diante de uma assembléia dos trabalhadores, Vicentinho sugeriu que uma última tentativa fosse feita para salvar a Ford Motores, só que não aqui no Brasil, mas diretamente com a matriz da multinacional nos Estados Unidos.

Essa proposta realizar-se-ia através de uma viagem de nove dias aos Estados Unidos, passando por Detroit, Washington e Nova York, e revestiu-se de especial importância para as alterações no comportamento do Sindicato dos Metalúrgicos.

A proposta era ousada e não deixaria de tocar em feridas já existentes na região. Para organizar a viagem, o sindicato, além de Vicentinho, convidaria o prefeito de São Bernardo, Maurício Soares (do PT), um representante dos trabalhadores da Ford, Eugênio de Queiróz, e um consultor capaz de articular os contatos nos Estados Unidos.

O prefeito de São Bernardo, que havia sido coordenador do departamento jurídico do sindicato durante anos, impossibilitado de viajar, cederia lugar ao seu vice, Djalma de Souza Bom, ex-metalúrgico e ex-diretor do sindicato. A Câmara de Vereadores de São Bernardo recusou-se a pagar a passagem do vice-prefeito, que acabaria viajando a convite do sindicato.

Para justificar o pedido à Câmara Municipal, Djalma citava os altos índices de desemprego que afetavam a região, uma vez que:

“A própria vida econômica e social da cidade estava sendo envolvida com o fechamento da Ford.”²¹

Plínio de Arruda Sampaio, consultor e o quarto e último membro escolhido para integrar a delegação que viajaria aos Estados Unidos, sublinhou um outro problema:

“Dois dias depois de ter aceito o convite do sindicato, eu e o Vicentinho fomos visitar o presidente da Ford motores, a tal fábrica que seria fechada. Tivemos uma entrevista com ele que nos afirmou ser absolutamente inútil a viagem a Detroit, porque não seríamos recebidos, porque a política da Ford era a de não tratar os assuntos locais por fora da direção local. Mas o Vicentinho disse não, eu vou de todo jeito, quero ver se eles não me recebem.”²²

Plínio teria seu nome aprovado por uma assembléia do sindicato. Ex-professor da Universidade de Cornell, consultor da Food and Agriculture Organization (FAO), bem relacionado com a alta hierarquia da Igreja Católica no Brasil, dirigente do PT e com trânsito no movimento sindical, Plínio contava com um amplo círculo de amizades dentro e fora do país e desempenharia um importante papel na viagem.

Nos Estados Unidos, o contato com a direção da Ford era difícil, tanto pelo imprevisto como pela ousadia que marcara a viagem. Um encontro somente seria conseguido com a interferência — e pressão sobre a Ford — dos dirigentes do United Auto Workers (UAW), o sindicato dos trabalhadores da indústria automobilística que congrega mais de um milhão de membros.

Os representantes do sindicato brasileiro foram recebidos em Detroit pelo diretor de relações trabalhistas da Ford International, D.R. Killinger, e por Willian Kelly, gerente de relações com o governo, que nada mais prometeram além de levar as sugestões apresentadas por Vicentinho à direção superior da empresa, uma vez que a decisão já estava tomada.

Os altos custos que representariam uma eventual modernização da unidade brasileira não eram compensadores, como deixa transparecer o relato de Eugênio de Queiróz:

“Eles falaram sobre a crise deles e que iam primeiro tentar salvar a indústria nos Estados Unidos. Disseram que não dava pra acreditar no Brasil, porque não sabiam dos rumos da economia e que o Brasil era um barco à deriva.”²³

E Djalma Bom acrescentaria:

“Eles disseram que queriam construir um pólo econômico e industrial entre os Estados Unidos, o México e o Canadá e que o Brasil só viria depois disso.”²⁴

A entrevista com Plínio realçaria o ambiente da conversa com os diretores da Ford:

“Acostumados a enxergar os sindicatos brasileiros como centros de conflito, ficaram surpresos com a habilidade de Vicentinho. Ele sabe apertar e soltar com uma competência incrível e impressionou visivelmente os caras, isso foi visível, a compostura moral. Eu ali, como duplo observador, fui ficando orgulhoso, porque, no fundo não era uma coisa pedinte, foi uma coisa conversada, e o Vicentinho disse a eles que não pode ser assim, não como uma ameaça boba, mas que a coisa era pública, que mexia com a vida de milhares de famílias...”²⁵

Este seria o único encontro com a direção da Ford International. A partir daí a delegação prosseguiria ao sabor dos seus contatos políticos, voltados para a organização da solidariedade contra o fechamento da divisão de motores.

A convivência com Ernest Lofton, vice-presidente da UAW, levou a delegação brasileira ao primeiro e forte contato com a realidade da indústria automotiva e dos trabalhadores americanos. Não ouviram análises, nem explicações. Apenas passearam por Detroit.

“O Ernest nos levou para ver as fábricas, nos levou para ver a cidade. A gente andou por Detroit e acabamos sentindo que a situação da indústria automobilística dos Estados Unidos estava em crise aguda. Quero dizer com sinceridade que fiquei muito preocupado. Senti a cidade de Detroit como uma cidade fantasma, e nós andamos na periferia, conversamos com sindicalistas, um nível de desemprego muito grande. Na rua a gente via pessoas pedindo as coisas pra gente, mendigos. Fiquei assustado porque vi o que poderia acontecer com São Bernardo. Mas eu lembrei que estamos no Terceiro Mundo, que seria pior aqui.”²⁶

Voltaram profundamente tocados pela degradação da cidade, com a profusão de pedintes, sem-teto, desempregados e os galpões e fábricas desativadas de Detroit, o outrora mais avançado centro mundial do automóvel. A identificação quase automática de Detroit com o ABC teve o impacto de um pesadelo para a comitiva.

A próxima parada da delegação seria em Washington, onde seriam ciceroneados por Stanley Gasset, do Departamento de Estado do governo dos Estados Unidos, conhecido de Plínio.

Participaram de encontros com movimentos religiosos e com a congregação dos bispos norte-americanos. Foram recepcionados por representantes de entidades de direitos humanos, de movimentos negros, de mulheres, ecológicos, e pelo reverendo e senador democrata Jessie Jackson, que hipotecou total solidariedade ao sindicato.

Em Washington, porém, aconteceria um encontro que ajudaria a mudar o rumo das discussões aqui no Brasil.

A delegação colocou o problema de conversar com o representante do Brasil nos Estados Unidos, na época, o embaixador Rubens Ricúpero.

O resultado foi inesperado, e merece ter seu relato reproduzido integralmente:

“Eu liguei para o Ricúpero...que eu conheço há muitos anos e o Ricúpero pegou no ar... Então fomos, ele foi amabilíssimo, disse que ele entendia muito bem o Vicente, porque o pai dele era um imigrante, na família dele eram todos imigrantes, da Moóca, do Brás, coisa assim. Portanto ele sabia o que era greve, o que era luta pelo emprego. Nós queríamos que o Ricúpero mandasse uma carta ao governo americano, à Ford e ao Departamento de Estado. E ele disse o seguinte: ‘Tudo bem, eu mando, mas vocês não querem conversar com o Marcílio, vocês não querem fazer isso com Marcílio? Que o Marcílio mande a carta...se vocês quiserem, então eu ponho ele na linha’. E quando eu vi eu estava no telefone com o Marcílio. E o Marcílio disse: ‘Olha, os senhores não querem ter uma conversa?’ Aí eu conversei com o Vicente que aceitou o convite.”²⁷

A viagem aos EUA foi determinante no processo de alteração do comportamento do sindicato.

Primeiro, o movimento iniciado por Vicentinho ultrapassou em muito as fronteiras sindicais, auxiliando na consolidação de uma visão de conjunto dos problemas metalúrgicos. Segundo, permitiu uma vivência da crise mundial que sangrava a indústria automobilística americana, estabelecendo uma conexão com outras viagens realizadas por ele e por outros sindicalistas, principalmente para a Alemanha e Suécia. Terceiro, possibilitou o entendimento dos limites da solidariedade, em particular dos sindicatos americanos, totalmente envolvidos na defesa do seu próprio emprego. Quarto, mostrou praticamente o significado da globalização da economia, que havia indicado a produção de motores mais competitivos fora do Brasil do que os fabricados até então pela Ford. Quinto, projetou um futuro nada animador para a indústria automobilística brasileira, particularmente para a Detroit do ABC. Sexto, consolidou o entendimento de que a organização, mobilização e capacidade de paralisação dos trabalhos não era mais suficiente para manter conquistas e direitos. E sétimo, conseguiu um contato formal com o governo brasileiro, através da reunião acertada com o ministro da Economia, para discutir a Ford Motores e a situação do setor automotivo.

A decisão de participar da câmara setorial foi possibilitada pela com-

preensão de que, sozinhos, os trabalhadores metalúrgicos não conseguiriam segurar seus empregos, seus salários nem seus direitos de cidadãos. Pelo menos naquele momento.

Três dias depois de sua volta ao Brasil, no dia 27 de novembro, em Brasília, os quatro membros da delegação, mais os deputados federais Aloízio Mercadante e José Cicote (ambos do PT), conversaram com o ministro Marcílio Marques Moreira, e acertaram a participação na câmara setorial.

Depois desse contato, o ministro solicitaria formalmente, em nome do governo brasileiro, que a Ford mantivesse em funcionamento sua unidade no Brasil. Mais do que isso, havia sido acertada com o ministro a realização de uma reunião para a elaboração urgente de um diagnóstico da indústria automobilística brasileira.

No dia 11 de dezembro, reuniram-se em Brasília representantes do governo, dos empresários e dos trabalhadores. Era o prelúdio da câmara setorial²⁸.

Apesar das enormes diferenças de opinião, nenhum dos participantes impôs qualquer pré-condição para se discutir um programa de médio e longo prazo para a recuperação do setor automobilístico.

A decisão era da maior importância, uma vez que se aceitava a discussão a partir do reconhecimento da identidade de cada participante, que carregava toda uma história de conflitos em torno de seus interesses distintos.

Praticamente, constituiu-se uma coordenação dos trabalhos, com cinco divisões, voltadas para o estudo: (i) do mercado interno; (ii) do aumento das exportações; (iii) da modernização tecnológica, qualidade e produtividade; (iv) da carga tributária e da desburocratização; (v) de novos investimentos.

A primeira reunião desse grupo, com a presença das três partes, aconteceria no dia 17 de dezembro de 1991, na sede do Ministério da Fazenda em São Paulo: a câmara do setor automotivo brasileiro conseguia sua certidão de nascimento.

Um espaço de resistência

Ao seguir a trajetória de constituição da câmara do setor automotivo algumas perguntas colocaram-se para nós.

Por que, em outras situações de crise, a convergência para a negociação não ocorreu?

Por que todos os setores envolvidos aceitaram o desenho tripartite da câmara?

Os primeiros estudos sobre neo-corporatismo indicaram pelo menos três tipos de relações entre o Estado e as organizações de interesse da sociedade.

A inclusão de sindicatos de trabalhadores em mecanismos de formação e implementação de políticas econômicas foi estudada por Lehbruch como um arranjo neocorporatista “que exigia uma forte centralização nas negociações políticas e salariais, assim como nas relações de trabalho”. (Lehbruch, 1982:27)

Um segundo tipo de relação, baseada na “marginalização política” da representação dos trabalhadores seria estudado por Lange. O Estado, preventivamente, afastava os sindicatos dos processos de elaboração de políticas como forma de restringir a importância das negociações em curso. (Lange, 1984:112)

Um terceiro tipo, chamado por Regini de “fragmentação pluralista”, descentralizava as negociações, de modo a desvinculá-las dos processos políticos. O papel desempenhado pelas organizações, tanto do Trabalho, quanto do Capital, dependia inteiramente do poder do mercado. (Regini, 1984:137)

Em alguns estudos, no entanto, podemos encontrar uma superestimação do papel do Estado na conformação dos mecanismos de concertação e de intermediação de interesses. O Estado surge dotado de uma estratégia consistente e com capacidade de controle sobre todos os setores organizados da sociedade.

Essas caracterizações remeteram-nos imediatamente aos Estados autoritários, que investem seu poder de coerção sobre as organizações de interesse, transformando-as em seus apêndices ou vedando sua plena constituição. Nas duas alternativas, o resultado é o aniquilamento de identidades sociais que, muitas vezes, redundam em uma paz social apenas aparente.

A questão a que pretendemos responder é como se deu a participação em um arranjo neo-corporatista, democrático, de forças organizadas tão poderosas como as que compõem o setor automotivo, na ausência de coerção estatal.

Os vários segmentos que participaram da câmara setorial moveram-se

autonomamente, em função de uma decisão própria, assumida livremente como a mais adequada nas circunstâncias dadas.

Foi o meio que encontraram para defender seus interesses, sabendo, inclusive, que na luta por seus objetivos poderiam ser levadas a internalizar restrições. (Regini, 1984:127)

Quando Vicentinho aceitou a participação na câmara automotiva, o sindicato, de fato, estava dando sinal verde para a concertação, entendida “como um modo de elaboração conjunta de políticas no qual as principais organizações de interesse participam do processo decisório”. (idem:128)

No entanto, essa participação não parecia ocasional, ainda que pudesse ser interrompida a qualquer momento. Mesmo que não estivesse totalmente claro — e pelas entrevistas não estava —, a abertura de discussões sobre a recuperação da indústria automotiva projetava um processo mais duradouro de *political exchange* com os empresários e o Estado.

Mas por quanto tempo?

Ninguém sabia responder. Porém, em um país em que as regras da economia mudavam constantemente, a simples possibilidade de se discutir regras mais estáveis já parecia atraente, o que seria ainda reforçado pela possibilidade de interferência nos planos governamentais. Para o sindicato dos metalúrgicos essa relação com o Estado era inédita. E vice-versa.

Evidentemente, para dar certo, a via não poderia ser de mão única. Não se tratava de anular os conflitos magicamente, nem de fazê-los desaparecer por decreto. Mas, evidentemente, a troca de poderes implicaria um certo constrangimento da autonomia de cada um dos envolvidos. Em outras palavras, benefícios comuns só seriam alcançados se houvesse uma repartição dos custos.

Acreditamos que foi com essa perspectiva que uma convergência mínima pôde se formar naquele momento, aproximando forças até então antagônicas para a resistência contra um mercado desequilibrado.

Esse processo não se restringiu somente aos trabalhadores, ou às suas entidades representativas. Desenvolveu-se também em segmentos empresariais, cujas reações pela sobrevivência, ainda que exercidas de forma tímida diante do Estado, não eram propriamente um fenômeno novo. Segundo Tavares (Tavares e Fiori, 1993:107), a economia brasileira “tem resistido por mais de uma década a uma divisão internacional do trabalho que exige, a exemplo do Chile e da Argentina, a destruição de segmentos industriais inteiros”.

No passado, elites empresariais chegaram a opor-se a reformas com perfil liberalizante, como demonstra a própria história da indústria automobilística, em particular a do seu setor de autopeças²⁹. É certo que grupos econômicos privados utilizaram-se sistematicamente do “acesso privilegiado ao Estado para defender seus interesses particulares, sem buscar uma coordenação estratégica de longo prazo” (Addis, 1993:108), uma vez que não eram capazes de selar alianças estratégicas entre seus pares e muito menos com o sistema financeiro.

Mas ao longo da história, as alterações *ex-abrupto* que atingiram a sociedade estimularam uma série de iniciativas defensivas contra os efeitos das decisões do Estado.

A novidade porém, no início dos anos 90, foi que pela primeira vez várias dessas reações de defesa, inicialmente dispersas pela sociedade e sem contar com mecanismos institucionais para se expressar, acabaram encontrando um catalisador de múltiplo efeito nas câmaras setoriais.

Não foi por acaso que elas nasceram em São Paulo, a maior concentração industrial do país, que vivia mais intensa e rapidamente as conseqüências da crise, mas que também possuía a maior capacidade de resistência.

A origem diversificada das câmaras, fruto da confluência de várias vontades, lembraram-nos os movimentos contra o “moinho satânico”, que Polanyi (1980:52) revelou ao descrever o percurso da mercantilização total da sociedade capitalista.

Na época, esses movimentos representaram bem mais do que uma simples defesa de alguns grupos contra as mudanças: foram verdadeiras reações de autoproteção da sociedade diante de um transtorno que atingia e rasgava o seu próprio tecido social.

Uma rede de divergências

A reconstrução do movimento de origem da câmara revelou-nos a existência de uma verdadeira malha de interesses divergentes, que se expressou antes, durante e depois do acordo, através de uma tensão dinâmica entre as partes. As mais inusitadas alianças foram configuradas, através de um jogo que mostrou tolerância mas não dispensou as ameaças explícitas, pressões veladas, enfrentamentos, simulações e demonstrações de força.

São abundantes os relatos e documentos que ressaltam o espírito disso-

nante que marcou a preparação e a maior parte dos trabalhos da câmara setorial. Seria ingenuidade, inclusive, acreditar que essas diferenças evaporaram com a celebração dos acordos automotivos.

É claro que tréguas existem em meio às batalhas. Mas, no caso, os acordos celebrados não se restringiram a um cessar-fogo. Foram além. Registraram alterações de comportamento e de mentalidade que possibilitaram, em muitos momentos, uma elaboração comum — Estado, capital e trabalho — de proposições.

Essa avaliação, no entanto, deve ser entendida sem mistificações.

Seria um erro acreditar que as entidades participantes estavam preparadas para enfrentar a discussão sobre reestruturação industrial. Seria um equívoco maior ainda creditar o despreparo exclusivamente na conta dos sindicatos de trabalhadores. A cultura empresarial brasileira não é propriamente marcada por um apego especial ao livre debate de idéias. Em se tratando da câmara, a democracia em questão permitiria, pelo menos em tese, que os sindicatos de trabalhadores opinassem sobre assuntos que tradicionalmente fugiam de sua competência. O Estado, acostumado a decidir através de *petits comités*, não era confiável como um guardião democrático. Os trabalhadores, por sua vez, sentiam-se estranhos no ninho. Mas perceberam rapidamente que o jogo democrático, se não resolvia, podia amenizar os desequilíbrios entre os segmentos presentes.

Desabitadas com a interlocução, as forças do capital, do Estado e do trabalho seriam confrontadas com suas fraquezas ao tentarem formular políticas alternativas para todo o setor automotivo.

E só obtiveram êxito após um exaustivo trabalho de articulação que colocou em torno da mesma mesa tradicionais contendores, através de um processo de trocas políticas que alterou diagnósticos e demandas dos participantes.

O trabalho de engenharia institucional realizado remeteu-nos às pesquisas de Gamble (1993) que destacaram a capacidade e o esforço das agências estatais no sentido de adequar e harmonizar interesses públicos e privados.

Gamble distinguiu o *poder despótico* do Estado — “o poder de dar ordens e exigir obediência” (Gamble, 1993:49) — do seu *poder infra-estrutural* — “o poder do Estado de interferir e coordenar as atividades da sociedade civil através de suas agências” (idem:50). Esse “poder infra-estrutural”, amplamente utilizado na constituição da câmara, também seria peça chave para a sua configuração como um mecanismo de concertação.

O resultado alcançado esteve longe de ser desprezível. As articulações realizadas levaram a que os representantes das grandes corporações, símbolo de um setor cujo faturamento representava mais de 10% do PIB industrial do país, aceitassem a discussão tripartite sobre as saídas para a crise do setor. Sem, evidentemente, fecharem as (velhas) portas do relacionamento bilateral com o Estado, a forma preferida pelas grandes corporações transnacionais.

Atkinson e Coleman (1985:28) a partir de seu trabalho sobre política industrial e grandes empresas, detectaram que o surgimento de arranjos corporatistas estavam ligados: (i) à relação das empresas com seu setor e deste com o mercado mundial; (ii) à capacidade competitiva das empresas e à orientação de sua produção para o mercado interno ou externo.

Para esses dois autores é mais difícil a constituição de mecanismos corporatistas nos setores com forte implantação de grandes corporações transnacionais porque estas, em geral, preferem dispensar os intermediários para manter um relacionamento direto com o Estado. Mas, ao mesmo tempo, suas pesquisas indicaram que os grandes conglomerados podem alterar seu comportamento quando a sua produção está voltada basicamente para o mercado doméstico e a competição internacional apresenta-se particularmente aguda.

Em situações críticas, as grandes corporações transnacionais procuram articular-se defensivamente com outras visando aumentar sua força na busca de políticas protecionistas. Nestes casos, os setores oligopolizados podem criar — ou fortalecer, quando já existirem — associações representativas como instrumentos para interferir nas decisões do Estado.

No entanto, nem a presença de fortes organizações de interesse, nem o peso dos oligopólios determinam por si a constituição de arranjos corporatistas. Igualmente importante é a organização do Estado e a sua relação com cada setor, ou seja, a presença de agências estatais com capacidade e legitimidade para decidir sobre políticas industriais.

A experiência brasileira mostrou ainda que também foi vital para a constituição da câmara automotiva a participação dos trabalhadores, cuja disposição de buscar saídas comuns para a crise do setor obstaculizou, pelo menos naquele momento, a simples reprodução do tradicional modo bipartite de negociação entre as montadoras e o governo.

Um dos principais representantes do setor de autopeças, Cláudio Vaz, caracterizou da seguinte forma as interrogações empresariais daquele período:

“Os representantes do capital jamais se imaginaram sentados ao redor de uma mesa discutindo políticas de longo prazo na frente dos trabalhadores. Porque na hora em que se definem políticas de longo prazo, a relação capital-trabalho passa a ser parte integrante dessas políticas, e nunca se imaginou que isso pudesse ser criado através de um processo de diálogo. A necessidade de se discutir relações de longo prazo criou também uma fratura dentro da representação patronal, porque era uma novidade absoluta.” (Vaz, 1994:10)

O problema de fundo, porém, era que no início dos anos 90 a indústria brasileira estava em descompasso com o mundo da produção automotiva. Não só quanto a seus índices inferiores de produtividade, qualidade, nível de automação, idade do *design*, complexidade do *mix* de produção, escala, práticas de manufatura e sistemas de gerenciamento e trabalho (Ferro, 1992). Mas também, e fundamentalmente, nas suas relações com os trabalhadores, com os fornecedores, os clientes e a sociedade em geral.

Décadas de protecionismo haviam se somado a um longo período de conflitos para tecer uma rede de desconfianças que enrijeceu a capacidade de diálogo de todos os componentes do setor. A tal ponto que as negociações, não raras vezes, elevaram as taxas de incerteza.

A natureza conflituosa das demandas que a câmara havia conseguido envelopar seria fonte de permanente instabilidade constituindo-se, ao mesmo tempo, em ameaça e esperança de um acordo de longo prazo.

A recusa da política de concertação

A atuação do Estado, vital para o parto e o crescimento da ação da câmara, demonstrou-se também fundamental para o seu declínio.

As medidas consensualmente aprovadas impulsionaram a recuperação da indústria de um modo inesperado, sem que o setor público fosse egoisticamente lesado pelo privado, como pretenderam muitos de seus críticos. A reunião de competências diversificadas deu maior segurança para as tentativas de elaboração de uma política industrial setorial. Os ganhos da indústria e dos trabalhadores foram sensíveis. E a taxa de conflito caiu significativamente no ABC, com impacto sobre todo o sindicalismo ligado à CUT. De fato, a partir da experiência da câmara automotiva, começou-se a vislumbrar a possibilidade de estabelecer novas relações de trabalho no Brasil, a partir de uma ampla discussão³⁰.

Porém, quanto mais se consolidava a política de corte liberal do governo Fernando Henrique Cardoso, mais a negociação tripartite passou a ser rejeitada.

No período de crise do governo Fernando Collor, a ação do Estado permitiu, sob certas condições e em determinadas áreas de políticas públicas, a emergência de mecanismos interativos entre determinados interesses organizados no processo produtivo e agências estatais. Ao acompanharmos os passos da câmara automotiva pudemos constatar o avançado estágio de corrosão da autoridade estatal que se manifestava na perda da capacidade operacional e de planejamento.

Na era Fernando Henrique, as agências estatais continuam mais do que nunca necessitando de uma reoxigenação para que sejam capazes de pensar estrategicamente. Não somente elas, é claro, pois o fascínio pelo imediato é um mal que atinge indistintamente as elites dirigentes brasileiras, tanto do capital quanto do trabalho. Porém, submetido aos ventos desreguladores da economia, sem compromisso com a negociação sistemática e recusando a participação de interesses diversos na elaboração e implementação de políticas públicas, o atual governo acaba apenas por expor um Estado mutilado e quase impotente diante das estratégias mundiais das grandes corporações.

As discussões em “câmara escura”, que resultaram na elaboração do novo regime automotivo, em dezembro passado, ilustram a insólita situação de hoje: nunca os fabricantes de autoveículos foram tão beneficiados na história desse país. Em contraste, nunca os trabalhadores e o setor de autopeças foram tão penalizados quanto agora. Não se elaborou uma política global para o setor de autopeças, forçado a viver uma drástica redução. Nem tampouco a indicação de metas e planos de geração de emprego, de qualificação da mão-de-obra, de proteção aos salários, de melhoria das condições de vida para os trabalhadores. Nem muito menos a definição de normas ambientais, de capacitação tecnológica e do impacto sobre a vida das cidades das novas fábricas anunciadas.

Tudo se passa, novamente, como se o bem-estar acompanhasse necessariamente o crescimento da produção e das exportações.

A atual política, que está atraindo novas marcas e propiciando novos investimentos, decidida entre governo e empresários, passou ao largo da câmara setorial e não foi articulada como expressão setorial de uma política industrial global. Sem esse pensamento em profundidade e em extensão, os efeitos de políticas de incentivo — ainda que produzam alguns resultados

setoriais positivos e de curto prazo — correm sério risco de transformar-se em seu oposto.

Como um dos pilares do reerguimento da indústria automobilística brasileira, a câmara setorial reunia condições para monitorar a realização dessa tarefa estratégica. No entanto, em 1996, encontra-se na soleira do arquivo morto da União, na prateleira dos modernos paradoxos — ou seriam dramas? — brasileiros.

A euforia que vive hoje o setor automotivo permite-nos entender por que a rica experiência da câmara automotiva pôde dissipar-se nas nuvens do esquecimento. De um outro ângulo, porém, somos levados a propor como um tema de reflexão as palavras do ex-presidente da Anfavea, Luiz Adelar Scheuer:

“eu não vejo chance para essa indústria sem uma clara política industrial, de médio e de longo prazo, com regras estáveis. É uma pena porque eu não vejo chance dessa política industrial ser eficaz se ela não for escrita a várias mãos”³¹.

Notas

1. Os Geps foram concebidos para coordenar a implementação da nova política industrial prevista pelo documento oficial do governo intitulado “Diretrizes Gerais da Política Industrial e de Comércio Exterior”, de 26 de junho de 1990.
2. “Câmaras Setoriais — Relatório de Situação do Ministério de Economia, Fazenda e Planejamento, Secretaria Nacional de Economia”, Brasília, outubro de 1992, p. 24. A principal associação de empresários a participar desse processo foi a Associação das Indústrias de Brinquedos (Abrinq), cujos dirigentes, Emerson Kapaz e Oded Grajew, pertenciam ao Pensamento Nacional das Bases Empresariais (PNBE).
3. Argumentos sobre a sintonia das câmaras setoriais com a tradição brasileira de relacionamento do setor público com o privado podem ser encontrados em: Lucia Helena Salgado, “Política de Concorrência e Estratégias Empresariais: um Estudo da Indústria Automobilística”, in *Perspectivas da Economia Brasileira — 1994, vol. 1. Rio de Janeiro: IPEA, 1993*.
4. Ver: Ben Schneider, *Burocracia Pública e Política Industrial no Brasil*, São Paulo, Editora Sumaré-Idesp, 1993. Entrevistas com Antonio Maciel (1994), ex-secretário adjunto da Secretaria da Economia e com Nelson Tavares, da equipe do BNDES e ex-membro da Secretaria de Política Industrial (1994).

5. Segundo a "Resolução do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio", de 12.07.89, os complexos definidos foram: Aeronáutico e Aeroespacial; Agroindústria; Automotivo; Construção Naval; Artefatos de Couro e Calçados; Elétrico; Eletrônico; Ferroviário; Máquinas-ferramenta; Metais Não-ferrosos; Moveleiro; Papel e Celulose; Petróleo; Química de base; Química fina; Siderúrgico e Têxtil.
6. "Diretrizes Gerais da Política Industrial e do Comércio Exterior", junho de 1990.
7. Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria (Pacto), de setembro de 1990; Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP), de novembro de 1990; Programa de Competitividade Industrial (PCI), de fevereiro de 1991.
8. Departamento de Abastecimento e Preços (DAP); Departamento de Indústria e Comércio (DIC); e Departamento do Comércio Exterior (Decex), criados a partir de uma reformulação interna do governo.
9. Lei n.º 8.178, de 21 de março de 1991.
10. Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema, abril de 1991.
11. Depoimento de Nilton Sacenko, do MICT (1994).
12. "Câmaras Setoriais: faltou seriedade", *Tribuna Metalúrgica*, órgão do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema, n.º 1.892, 24.04.1991.
13. Mario Amato, presidente da Fiesp, perguntado sobre a legitimidade das câmaras, declarou "que (seus associados) não querem mais participar do que avaliam como uma farsa", *Folha de S. Paulo*, 05.05.1991, p. 6.
14. Depoimento de Dorothea Werneck (1994) e Nilton Sacenko (1994).
15. Pouco antes de sua posse, em viagem pela Alemanha, Collor daria as primeiras alfinetadas nas montadoras brasileiras, afirmando que os automóveis produzidos no Brasil pareciam "carroças", e que estava disposto a dar um fim no que entendia ser um verdadeiro "cartel".
16. Depoimento de Dorothea Werneck (1994), Antonio Maciel (1994), Vicente Paulo da Silva (1994). Tarciso Sécoli (1993).
17. Pelo grau de enfrentamento alcançado, as greves da Ford e a dos estaleiros Ishibrás foram percebidas por vários entrevistados como um ponto de inflexão na trajetória de conflitos. Os dois movimentos renunciaram a instalação da câmara automotiva e da indústria naval.
18. Boletim Dieese, maio de 1991.
19. Depoimento de Eugênio A. de Queiroz, representante dos trabalhadores da Ford (1993).
20. Depoimento de Vicente Paulo da Silva (1993).
21. Depoimento de Djalma de Souza Bom (1993).

22. Depoimento de Plínio de Arruda Sampaio (1993).
23. Depoimento de Eugênio de Queiroz (1993).
24. Depoimento de Djalma Bom (1993).
25. Depoimento de Plínio de Arruda Sampaio (1993).
26. Depoimento de Djalma Bom (1993).
27. Depoimento de Plínio de Arruda Sampaio (1993).
28. Participaram dessa reunião Dorothea Werneck, representantes das montadoras, das associações empresariais e representantes dos trabalhadores.
29. Sobre o desenvolvimento da indústria de autopeças, ver: Caren Addis, *Local Models: Auto Parts Firms and Industrialization in Brazil*, tese de Doutorado, Massachusetts Institute of Technology, 1993.
30. Sobre os resultados positivos dos acordos setoriais ver: Glauco Arbix, *Uma Aposta no Futuro*. São Paulo: Scritta, no prelo, 1996.
31. Entrevista com Luiz Adelar Scheuer, diretor de Recursos Humanos e de Relações Institucionais da Mercedes-Benz do Brasil (1994).

Abstract

The aim of this article is to recover the birth process of the chamber of the automotive sector. The tensions among representatives of the State, Capital and Labor were equated in a new manner in 1991. The substitution of the logic of confrontation, which was a characteristic of the eighties, by "conflictive cooperation" could only be partial and temporary. Political resistances to tripartite concertation were reactivated under governmental sponsorship to the point of almost banishing the sectoral chamber as a permanent space of negotiation.

Résumé

L'objectif de cet article est de réfléchir sur le processus de naissance de la "chambre du secteur automobile" à partir des tensions qui existent entre les représentants de l'Etat, du capital et du travail et qui ont pris un nouveau contour a partir de 1991. Le changement entre une logique de confrontation qui avait marqué toute la décennie des années 80 passant à une logique de "cooperation conflictuelle" peut seulement être partiel et momentané. D'autant plus que les resistances politiques aux concertations tripartite ont été réactivées avec l'accord du gouvernement au point de bannir "la chambre sectorielle" comme espace permanent de négociation.

Referências bibliográficas

- Atkinson, M. e Coleman, W. (1985) "Corporatism and Industrial Policy", in Alan Cawson (ed.), *Organized Interests and the State*, Londres: Sage.
- Bielschowsky, R. (1992) "Transnational Corporations and Manufacturing Sector in Brazil". Santiago do Chile: Eclac-United Nations.
- Cano, Wilson (1993) *Reflexões sobre o Brasil e a Nova (Des)Ordem Internacional*. Campinas: Unicamp.
- Cawson, A. (1986) *Corporatism and Political Theory*. Londres: Brasil Blackwell.
- CUT, Tese de Doutorado, Departamento de Sociologia da USP.
- Diniz E. e Boschi R., (1991) "O Corporativismo na Construção do Espaço Público", in R. Boschi (ed.), *Corporativismo e Desigualdade — A Construção do Espaço Público no Brasil*. Rio de Janeiro: Rio Fundo Editora.
- Ferro, J. R. (1992) "A Produção Enxuta no Brasil", in J. Womack, D. Roos. *A Máquina que Mudou o Mundo*. Rio de Janeiro: Campus.
- Gamble, A. (1993) "The Decline of Corporatism", in D. Crabtree e A. Thirlwall (eds.), *Keynes and the Role of the State*. Londres: Macmillan.
- Isto É*, (1991) "Em ponto morto", março.
- Jornal do Brasil* (1991) "Câmara Setorial forma cartel", 30.04.
- Jornal do Brasil* (1991) "Fim das Câmaras Setoriais", 01.09.
- Lange, P. (1984) "Unions, Order, and Conflict in a Simple Dynamic Model of Capitalism", in J. Goldthorpe (ed.), *Order and Conflict in Contemporary Capitalism*. Oxford: Clarendon Press.
- Lehmbruch, G. (1982) "Neo-corporatism in Comparative Perspective", in G. Lehmbruch e P. Schmitter (eds.), *Patterns of Corporatist Policy-Making*. Londres: Sage.
- Lucas, L.P.V. (1992) "A Política Industrial Brasileira, Avanços e Desafios", s. r.
- Polanyi, K. (1980) *A Grande Transformação*. Rio de Janeiro: Editora Campus.
- Ragini, M. (1984) "The Conditions for Political Exchange: How Concertation Emerged and Collapsed in Italy and Great Britain", in J. Goldthorpe (ed.), *Order and Conflict in Contemporary Capitalism*. Oxford: Clarendon Press, p. 137.
- Rodrigues, I. J. (1993) *Trabalhadores, Sindicalismo e Democracia: a Trajetória da CUT*. Tese de Doutorado, Departamento de Sociologia da Usp.
- Schmitter, P. (1990) "Sectors in Modern Capitalism: Modes of Governance and Variations in Performance", in R. Brunetta e C. Dell'Aringa (eds.), *Labour Relations and Economic Performance*. Londres: Macmillan.

- Sola, L. (1993) "Estado, Reformas Estruturais e Democratização no Brasil", in *Revista USP*, n.º 17, março-maio. São Paulo: CCS da USP.
- Tavares, M. da C. e Fiori, J. L. (1993) *(Des)Ajuste Global e Modernização Conservadora*. São Paulo: Paz e Terra.
- Vaz, C. (1994) comunicado no Seminário: Reestruturação Produtiva e Novos Padrões nas Negociações Capital-Trabalho, sobre as "Câmaras Setoriais e a Experiência do Setor Automobilístico", in *Cadernos de Pesquisa*, n.º 1, junho. São Paulo: CEBRAP.