

Folha de S. Paulo, 06.06.93

Carta aberta ao ministro Fernando Henrique Cardoso

Francisco de Oliveira

O chamado “acordo das montadoras” tem sido objeto de críticas contundentes na imprensa nacional e em respeitáveis revistas acadêmicas. Os argumentos mais articulados vão na direção de afirmar que o acordo serve a interesses corporativos e que, mesmo neste plano, não é eficaz. Trabalhadores e empresas do setor automobilístico estariam mamando nas tetas do Estado, que arcaria com perdas fiscais de monta em favor de elites operária, industrial e consumidora. Isto excluiria parcela majoritária da população, carente de recursos de poder (materiais e políticos) para se fazer representar em câmaras setoriais e, portanto, de contribuir na determinação das prioridades de política econômica e social.

Este argumento, aparentemente político e democrático, obedece a uma lógica visceralmente economicista, ou melhor, repõe em outros termos uma certa tradição de se fazer política econômica (e não é coincidência que os arautos deste argumento sejam economistas) de que os “pacotes” Cruzado, Bresser, Verão e Collor são exemplares. Primeiro porque, se as prioridades estatais não podem ser definidas com base em interesses organizados (e aqui é fácil incluir os partidos políticos), então aquelas prioridades se devem arquitetar nos gabinetes da tecnocracia estatal por homens esclarecidos (economistas), capazes de dar voz a interesses “que não se podem fazer representar”. Em segundo lugar, porque tal lógica pressupõe sociais virtuosos como objeto desta política esclarecida, atores que reconhecerão a justiça, a oportunidade e a clarividência da política econômica de gabinete, e agirão pelo bem do país.

Os economistas que advogam esta perspectiva marotamente sepultaram seus mestres, aqueles velhos simpáticos que sabiam que economia é, antes de tudo, economia política. Ora, qual a lamúria recorrente dos pacoteiros do passado? Numa palavra, que seus pacotes (iluminados) falharam porque não obtiveram apoio político adequado, porque não encontraram líder nacional (os pacoteiros adoram líderes fortes) que os defendesse diante dos interesses corporativos, dos oligopólios, das multinacionais, porque foram boicotados, porque nossa elite política é atrasada... Parece claro que o argumento de que o acordo das montadoras é corporativo (e nada mais) tenta viabilizar-se por uma associação de idéias onde o mal se cola ao que há de organizado na sociedade civil, organização que se verte em obstáculo aos pacotes “esclarecidos”.

Esse viés argumentativo é francamente autoritário, e deixa na sombra o que há de mais importante no advento das câmaras setoriais no país, que é, de um lado, a

construção pactada de esferas públicas onde interesses divergentes possam ser negociados com alguma transparência; de outro lado, a disposição apresentada por capital e trabalho em reconhecer um ao outro na integridade de seus direitos. Em vez de se encararem cada qual vendo no outro o Deus Baal a ser destruído, matriz das relações de trabalho no país na década de 1980 e responsável por fazer do Brasil o campeão mundial de jornadas perdidas por efeito de greves, capital e trabalho se defrontam como portadores de interesses certamente divergentes, mas não mais irreconciliáveis. Está em operação aqui algo que se poderia nomear “antagonismo convergente” numa esfera pública regulada por normas pactadas pelas partes em conflito. Esta matriz é uma novidade no calendário político nacional e traz conseqüências que nossos economistas estão longe de perceber.

No que se refere às relações de trabalho, o acordo das montadoras sinaliza, em primeiro lugar, a viabilidade do contrato coletivo de trabalho, porque circunscreve o campo da luta política entre capital e trabalho, ao consolidar os sindicatos envolvidos como representativos de sua base de sustentação, ao legitimar o empreendimento capitalista e ao reconhecer no Estado uma parte interessada na gestão econômica. O Estado entra não mais como demiurgo de conflitos privados, mas como parte que tem o que perder ou ganhar com os acordos.

Em segundo lugar, o acordo abre as portas para a modernização das relações industriais, isto é, aquelas que se dão nos chãos de fábrica, no mundo submerso onde impera o arbítrio do capital e das gerências. Nesta arena, a força de trabalho sempre foi encarada como custo de produção e, o seu uso predatório, como norma inescapável em um mercado de trabalho abundante e desqualificado. O acordo das montadoras deslegitima este padrão de exploração do trabalho ao reconhecer nos trabalhadores interlocutores legítimos, criando uma tensão entre as relações no nível macro e as relações miúdas de trabalho que certamente trará conseqüências positivas para esta última.

De um ponto de vista macropolítico, o que está em pauta é a redefinição das regras do jogo, ali onde este jogo quer dizer delimitação do tipo de desenvolvimento industrial que queremos, que distribua de modo equitativo os resultados do crescimento. Não se trata mais da privatização do fundo público pelo capital, resultado de negociações submersas entre a burguesia e os burocratas ministeriais realizadas nos restaurantes de Brasília e São Paulo. Trata-se da definição de regras claras, onde atores dotados de interesses sirvam de medida uns aos outros, publicizando o conflito. Esta é a forma democrática de solução de divergências. É claro que o acordo não substitui a política econômica, mas é a forma mais eficaz de se vedar o caminho aos pacoteiros de plantão, estabelecendo bases sociais de sustentação de políticas estatais, restabelecendo-se a capacidade do Estado fazer política econômica.