

Detroi vê o Mercosul	01
Brasil, Argentina salvam as montadoras de Detroit	01
Com espírito de cooperação, cumprem seu trabalho	03
Suecos enviam carta de solidariedade à Ford Bahia	04

Detroi vê o Mercosul

Traduzimos abaixo parte de uma série de matérias publicadas pelo jornal Detroit News enfocando a indústria automobilística na América do sul, especialmente no Brasil e na Argentina. Apesar de algumas imprecisões a matéria é de grande interesse, mostrando como a nossa indústria automobilística é vista nos Estados Unidos. Os originais nos foram enviados por Ben Davis, do Centro de Solidariedade da AFL-CIO no México, a quem agradecemos.

Brasil, Argentina salvam as montadoras de Detroit

GM, Ford superam as perdas nos EUA com lucros ao sul do equador.

Bruce Hoffman / The Detroit News

Qualquer um que diga que a Ford Motor Co. e a General Motors Corp. não sabem ganhar dinheiro no negócio dos automóveis nunca esteve na América do Sul.

Enquanto as duas montadoras lutam para tirar suas operações na América do Norte do vermelho, as duas estão tendo lucros recordes ao sul da linha do equador. Nos Estados Unidos, a demanda declinante por seus carros e pickups forçou a Ford e a GM a fechar fabricas e dispensar trabalhadores. Em países como o Brasil e a Argentina elas estão investindo milhões para não ficar para trás.



A Ford está produzindo em três turnos, seis dias por semana na sua fabrica em Camaçari, onde os trabalhadores passam por vendedores de coco e de acarajé para irem trabalhar numa das mais avançadas montadoras do mundo. Mais ao sul, os trabalhadores da GM em São Paulo enfrentam um dos mais pesados trânsitos do mundo para produzir Chevy Corsas e Astras na fabrica da montadora em São Caetano do Sul.

A Ásia está ganhando as manchetes, mas a América do Sul também está crescendo devido à alta demanda pelas mercadorias industriais e agrícolas produzidas aqui. Em muitos países do continente – ainda que não em todos – isso ajudou a trazer uma era de estabilidade política e econômica sem precedentes, dando a mais pessoas o dinheiro que elas precisam para comprar um carro.

Como resultado disso, a América do Sul ultrapassou a Ásia tornando-se o mercado regional de maior crescimento no mundo.

Entre as montadoras de Detroit, a Chrysler LLC tem uma presença pequena, mas a América do Sul tornou-se crítica para a Ford e a GM. Ela está gerando os lucros que elas precisam para ultrapassar as suas perdas na América do Norte. Ela também traz a promessa de crescimento futuro num momento que o mercado automobilístico americano está contraindo. E ela também se mostrou um campo de provas para novas idéias que podem ajudar as operações das empresas na América do Norte mais eficientes e lucrativas.

“O futuro da General Motors está nos mercados emergentes”, diz Ray Young, que preside as operações da GM no Brasil, Argentina e no restante do Mercosul, um bloco comercial que inclui o Uruguai e o Paraguai. “Nós temos que continuar crescendo e contribuindo para as vendas e os lucros da GM”.

Ainda que a GM não divulgue seus resultados financeiros para a América do sul, seus lucros antes dos impostos para a América Latina, África e Oriente Médio combinados foram de US\$527 milhões no ultimo ano, contra um prejuízo de US\$ 6,9 bilhões na América do Norte. Apenas na América do Sul, a Ford ganhou US\$ 661 milhões em 2006 – um aumento de 65% sobre o ano anterior e muito melhor que o seu prejuízo de cerca de US\$ 16 bilhões na América do Norte.

“A indústria cresceu tão rápido que nós não fomos capazes de rapidamente adaptar a capacidade de produção à demanda “, disse Enrique Alemañy, presidente da Ford para a Argentina e o Chile. “Esse é um bom problema para se ter”.

Esse tipo de declaração não se fez ouvir em Detroit na ultima década.

“Qualquer mercado no mundo onde elas podem ter lucro é extremamente importante” disse George Peterson, presidente da AutoPacific Inc., uma empresa de pesquisa de mercado da Califórnia. “A América do Sul tornou-se isso. E agora ela está no radar de todas as grandes montadoras. Ela não é mais o fim-de-mundo que costumava ser”.

Um continente, muitos mercados.

A América do sul é o quarto mercado automobilístico mundial, depois da América do Norte, Ásia e Europa e está crescendo mais rapidamente que qualquer uma delas.

A demanda por automóveis e pickups da região é esperado que cresça dos 3,1 milhões de unidades do ultimo ano para 3,7 milhões em 2012, de acordo com diretor para a América Latina da J.D. Power and Associates. A empresa de previsões Global Insight acredita num crescimento ainda mais rápido, estimando para 2007 a venda de 3,9 milhões de veículos.

A GM é a líder do mercado na América do Sul, desfrutando 21,7% de todas as vendas no ultimo ano, de acordo com a Global Insight, seguida pela montadora alemã Volkswagen AG com 17,3%, pela italiana Fiat com 17% e pela Ford com 11,5%.

No mês passado a GM informou que investiria US\$ 500 milhões na região. Há 15 dias a Ford disse que investiria perto de US\$ 157 milhões – para desenvolver novos modelos e pickups para este explosivo mercado. (*The Detroit News, 21.08.2007*)

Veja os vídeos e a galeria de fotos do Detroit News 1. **Trabalhadores**

2. **Ford Camaçari**

3. **Galeria de Fotos**

Com espírito de cooperação, cumprem seu trabalho

O líder do sindicato brasileiro abandona o confronto, trabalhando com a Ford e GM

Se o movimento sindical da América do Sul tem um rosto ele é o de José Lopez Feijóo

Bryce G. Hoffman / The Detroit News

Feijóo é o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, o maior sindicato de trabalhadores automotivos do Brasil, e também diretor executivo da Central Única dos Trabalhadores, a equivalente brasileira da AFL-CIO.



Elegante num casaco de couro e com uma barba à la Castro, ele é um militante sindical que passou sua vida lutando para melhorar o destino dos trabalhadores automotivos na América do Sul.

Ele também ajudou a desencadear uma revolução silenciosa no seu próprio sindicato, superando uma cultura de confronto do passado e estabelecendo um novo espírito de cooperação com a Ford Motor Co. e General Motors Co. que tem sido chave para o sucesso das montadoras na região.

Os sindicatos foram efetivamente banidos durante a longa ditadura militar no Brasil, dos anos 60 até metade dos 80. "A repressão foi muito dura, lembra Feijóo." Não era rara a prisão de líderes sindicais dentro das fabricas. "Muitas empresas eram cúmplices da repressão".

Ele e outros trabalhadores automotivos desafiaram a ditadura para organizar os primeiros sindicatos no Brasil, começando pela fabrica da Ford em São Bernardo. Feijóo perdeu seu emprego no processo e foi banido do terreno da Ford.

O movimento sindical floresceu depois do retorno da democracia ao País, mas as tensões entre os sindicatos e os trabalhadores permaneceram. A Ford não reconheceu formalmente a organização sindical até 1989. Levou mais três anos para Feijóo ter seu emprego de volta. Nessa época a indústria automotiva estava em declínio. O sindicato mandou uma delegação a Detroit para pedir garantia de emprego na Ford e na GM, mas a época também era dura lá.

Confrontado com a dura realidade, o sindicato propôs uma nova aliança que colocaria juntos representantes dos trabalhadores, do governo, das montadoras e de seus fornecedores. Eles negociaram um acordo marco que transformou a indústria automotiva brasileira. As montadoras concordaram em produzir modelos menores e mais baratos; o sindicato concordou com cortes temporários nos salários garantindo a lucratividade das companhias.

O plano funcionou, mas, conforme mais montadoras entravam no mercado brasileiro, companhias já estabelecidas, como a Ford, achavam difícil competir. Por volta de 2001, eram incontáveis os boatos de uma iminente saída da Ford.

Feijóo fez sua própria peregrinação à sede da Ford em Dearborn. Ele negociou um acordo de cinco anos que permitiu à Ford eliminar centenas de empregos e consolidar duas fabricas em troca de garantia no emprego para os trabalhadores que ficaram. O sindicato também diminuiu a sua oposição ao plano da Ford para uma nova fabrica no estado da Bahia onde os fornecedores têm suas próprias linhas de montagem paralelas às da Ford.

O presidente da Ford brasileira, Marcos Oliveira, disse que o apoio do sindicato foi fundamental para mudar as operações da Ford no país. "(Feijóo) confrontou-se com a mesma realidade que nós confrontamos como companhia. Era uma questão de sobrevivência. Todos nós fizemos a nossa parte".

A estratégia de Feijóo parece estar dando seus frutos.

A Ford vai logo divulgar um novo produto para ser produzido na fábrica de São Bernardo – a novidade vai ajudar a garantir os atuais empregos e provavelmente permitir que a companhia empregue alguns daqueles que perderam seus empregos durante a última reestruturação.

Os trabalhadores automotivos têm bons salários no Brasil. Seu salário médio é de US\$ 1.200 num país que onde o salário mínimo é de US\$ 200.

Garantir que o trabalho continue é mais importante para Feijóo do que lamentar sobre a colaboração anterior da Ford com a ditadura militar ou sobre seu longo exílio da companhia. "No período militar não havia outra alternativa senão o confronto. Hoje, com um governo que abre as portas para a negociação, nossa única alternativa é a negociação". (*The Detroit News, 21.08.2007*)

Suecos enviam carta de solidariedade à Ford Bahia

A Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM/CUT) recebeu a carta de solidariedade dos colegas suecos da Volvo Cars (ligada à Ford), demonstrando apoio aos trabalhadores da Ford Camaçari, que realizaram uma greve na última semana.

Abaixo, a carta enviada pelos colegas suecos:

Companheiros e Companheiras

Nós temos acompanhado que vocês têm enfrentado tempos difíceis e decisões complicadas neste momento. Devido à distância entre nós, há pouco o que possamos fazer, mas saibam que nossos pensamentos estão com vocês nesta luta. Esperamos que vocês tenham sucesso nas reivindicações a favor dos companheiros no Brasil.

A batalha sindical nunca é fácil e demanda força e devoção. Esperamos que nossa demonstração de solidariedade dê forças para continuar a luta!

Saudações

Peter De Sutter

Volvo Cars Gent - Suécia

Entenda o caso: [Trabalhadores da Ford Camaçari estão em greve](#)

Brasil Metal internacional é o boletim informativo sobre as questões internacionais que afetam os metalúrgicos brasileiros. Ele é produzido pela Confederação Nacional dos Metalúrgicos – CNM/CUT

Secretário Geral: Valter Sanches

internacional@cnmcut.org.br