

No final da II Guerra, as forças Aliadas levaram avante o processo de produção do automóvel chamado ?Carocha?. Foi assim que, em condições muito simples, começou a produção na Volkswagen, com uma equipa de trabalhadores quase sem experiência na construção automóvel.

Texto de **António Chora**, membro da **Comissão de Trabalhadores da Autoeuropa**

Em 1938, os Nacional-socialistas começaram a erguer a fábrica da Volkswagen com a fortuna roubada aos sindicatos alemães não pertencentes às fileiras nazis. Contudo, devido ao início da Segunda Guerra Mundial, não se pôde iniciar a produção prevista do veículo mais tarde denominado ?Carocha?. Em vez disso, a produção da fábrica Volkswagen foi alterada, transformando-se num fornecedor do exército e da aviação militar. A fábrica foi bombardeada várias vezes, razão pela qual o seu subsolo é hoje um museu de abrigos antiaéreos digno de ser visitado.

No final da guerra as forças Aliadas levaram avante o processo de produção do Volkswagen chamado ?Carocha?. Foi assim que, em condições muito simples, começou a produção na Volkswagen, com uma equipa de trabalhadores quase sem experiência na construção automóvel. Em Novembro de 1947 seguiram-se mais encomendas vindas do país e do estrangeiro aumentando a produção. As condições de propriedade continuaram por esclarecer, o que não impediu os Trabalhadores de reconstruir a Volkswagen sem accionistas.

A República Federal da Alemanha e a região da Baixa Saxónia, em especial, levantaram pretensões de propriedade relativamente à antiga fábrica VW. Ao mesmo tempo, os sindicatos também levantaram pretensões de propriedade, pois os antigos déspotas utilizaram, comprovadamente, bens sindicais para a construção da fábrica, que haviam sido obtidos através da proibição dos sindicatos não fascistas no ano de 1933.

No ano de 1949, os antigos detentores de acções da Volkswagen levantaram pretensões quanto à entrega de veículos em troca das acções que possuíam. As exigências dos detentores de acções da Volkswagen colocaram em questão a continuação da empresa, pelo que, o governo federal e o governo regional não queriam resolver a questão da propriedade para não terem de, eventualmente, se responsabilizar pela Volkswagen em caso de bancarrota.

No final dos anos cinquenta, a fábrica Volkswagen SARL havia-se transformado numa empresa florescente e com um crescimento dinâmico. Quando começou a ficar claro que os tribunais iriam declinar a queixa dos detentores de acções da VW, voltaram a levantar-se as vozes daqueles que reclamavam para si a propriedade da fábrica. Os trabalhadores levantaram também pretensões e afirmaram as suas próprias ideias para a resolução das condições de propriedade. Chamaram a atenção para o facto de, nos 15 anos anteriores, terem conduzido a empresa ao sucesso graças à sua própria iniciativa e que, portanto, a

constituição dos bens da empresa se devia apenas a si. Eram a favor, portanto, da transformação da sociedade anónima de responsabilidade limitada numa instituição ou a transferência das partes sociais para uma instituição.

O compromisso resultante das discussões e negociações intensas que tiveram lugar nos anos seguintes foi um acordo clássico: o "Contrato sobre a Regulamentação do Regime Jurídico da Fábrica Volkswagen, Sociedade Anónima com Responsabilidade Limitada, determinando-se que a "instituição VW", criada pelo Governo Federal e pela região, deveria receber os rendimentos da venda de acções e investi-los em ciência e técnica, investigação e ensino, especialmente nas universidades alemãs.

A passagem da Fábrica Volkswagen, S A R L, para mãos privadas em 21 de Julho de 1960 ficou designada por "Lei VW de Privatização" e é hoje simplificada como "Lei VW". Ambas as leis transformam os pontos acima citados do acordo em forma de lei.

Este é o pano de fundo histórico ante o qual nasceram as regulamentações da Lei VW, objecto de reparos, e que mantém significado até hoje. Este é também o motivo pelo qual a Lei VW permaneceu praticamente inalterada durante mais de 40 anos e independente do desenvolvimento geral do direito alemão em matéria de sociedades anónimas: a Lei representa um equilíbrio de interesses contrabalançado com cautela entre todas as partes.

Em 1976 foi criada a Lei sobre a Co-gestão que define a composição do Conselho Fiscal da Empresa, tendo os representantes dos trabalhadores 10 elementos e o dos accionistas (incluindo o Governo local) outros 10 elementos.

O Conselho Fiscal controla a instalação e extinção de filiais da marca, novas instalações ou encerramentos de fábricas, fundação ou dissolução de outras empresas e venda de participações em outras empresas, investimentos plurianuais, contratação de empréstimos e créditos, compra e venda de imóveis, introdução de medidas sociais permanentes extra-convenções internas ou assuntos relativos à participação em Sociedades.

A maioria destas decisões só pode ser tomada com 80% dos votos, o que implica amplos consensos entre trabalhadores, governo local e accionistas privados.

Sumário da Home:

No final da II Guerra, as forças Aliadas levaram avante o processo de produção do automóvel chamado "Carocha". Foi assim que, em condições muito simples, começou a produção na Volkswagen, com uma equipa de trabalhadores quase sem experiência na construção automóvel.

Thumbnail Image:



Main Image:



Dossier:

Dossier 098: Volkswagen ^[2]

- Biblioteca
- Agenda
- Jornal Esquerda
- Blogosfera
- Comunidade
- Revista Vírus
- Wikifugas
- Ficha Técnica

URL de origem: <http://www.esquerda.net/dossier/lei-volkswagen-e-actual-crise-parte-i/18381>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/file/sitevwjpg-0>

[2] <http://www.esquerda.net/topics/dossier-098-volkswagen>