

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**DIAGNÓSTICO SOBRE O DESEMPREGO E OS SALÁRIOS NA
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**

TENDÊNCIAS GERAIS

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de
carga horária na disciplina CNM 5420 Monografia

Por: Ivania Maria de Lima

Orientador: Prof. Doutor Nildo Domingos Ouriques

Área de Concentração: Economia do Trabalho

Palavras Chaves: 1 - Indústria

2 - Emprego

3 - Salário

Florianópolis, outubro de 1997

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A banca examinadora resolveu atribuir a nota 7,0 à aluna Ivania Maria de Lima, na
Disciplina CNM 5420 Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:



Prof. Doutor Nildo D. Duriques
Presidente



Prof. Laércio Barbosa Pereira
Membro



Prof. Carmen M. G. Gelinski
Membro

À Minha Mãe

AGRADECIMENTOS

A Deus pela minha vida.

À minha mãe pela oportunidade.

Ao pessoal do Dieese pela atenção e envio dos materiais.

Ao professor Dr. Nildo pela orientação.

Aos meus familiares e colegas pelo incentivo.

Aos professores e funcionários do curso de Ciências Econômicas no convívio dos anos acadêmicos.

Ao povo brasileiro contribuinte que faz desta uma universidade pública e gratuita.

Enfim à todos que de uma forma ou de outra colaboraram para o cumprimento de mais esta etapa em minha vida.

Meus sinceros agradecimentos.

“Uma das primeiras lembranças mais vívidas de minha infância foi a grande dificuldade com que se defrontaram os tecelões de seda quando a máquina foi inventada para substituir a sua habilidade e tomar seus empregos. Ninguém pensou nesses homens aos quais fora tirado seu meio de sobrevivência”.

(Gompers, Samuel)

SUMÁRIO

CAPÍTULO I

1 - PROBLEMÁTICA	1
1.1 - Definição do Problema	1
1.2 - Objetivo Geral	4
1.3 - Objetivos Específicos	4
1.4 - Metodologia	5

CAPÍTULO II

2 - A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	7
2.1 - O Processo de Industrialização Brasileira	7
2.2 - O Surgimento da Indústria Automobilística a Nível Internacional	9
2.3 - A Indústria Automobilística no Brasil	11
2.3.1 - Panorama Atual	20
2.4 - Representatividade do ABC	21

CAPÍTULO III

3 - O DESEMPREGO	25
3.1 - Apresentação	25
3.2 - As Taxas de Desemprego no País	25
3.2.1 - O Desemprego na Região do ABC Paulista	30
3.2.2 - O Desemprego na Indústria Automobilística Brasileira	32
3.2.3 - A Produtividade na Indústria Automobilística Brasileira X Desemprego	34

CAPÍTULO IV

4 - ESTUDO DOS SALÁRIOS	37
4.1 - Definição de Salário	37
4.2 - O Salário nas Montadoras de Veículos: um estudo	38
4.3 - Os Efeitos dos Planos de Estabilização Sobre os Salários	47
4.4 - A Câmara Setorial	53
4.5 - Redução da Jornada de Trabalho	57
4.5.1 - O impacto no Nível de Emprego	62
4.6 - Peculiaridades Observadas nas Greves	63

CAPÍTULO V

5 - CONCLUSÃO	66
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
RESUMO	vi
LISTA DE TABELAS	iii
LISTA DE GRÁFICOS	iv
LISTA DE ANEXOS	v

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Indústria Automobilística - Brasil - Produção de Autoveículos 1957 a 1995	15
TABELA 2 - Empresas do Setor Automobilístico - Brasil 1989	17
TABELA 3 - Importação de Veículos no Mercado Interno Brasileiro 1990 a 1995	18
TABELA 4 - Vendas Internas e Exportações de Autoveículos Brasil de 1989 a 1995	19
TABELA 5 - Produção de Autoveículos	23
TABELA 6 - Taxas de desemprego em São Paulo no 1º trimestre de cada ano - em %	27
TABELA 7 - Jornada Média Semanal dos Assalariados, na Indústria na Grande São Paulo 1985 a 1995	29
TABELA 8 - Média de Trabalhadores e Nível Médio de Emprego São Bernardo do Campo e Santo André	31
TABELA 9 - Produtividade nas Montadoras - Brasil 1980 a 1995	35
TABELA 10 - Salário Médio Volkswagen X Salário Mínimo Necessário Dieese 1985 a 1995	40
TABELA 11 - Maior Salário Por Função (salário/hora em R\$) - março 1996	42
TABELA 12 - Estrutura do Preço dos Automóveis Brasileiros (movidos a álcool, em %)	43
TABELA 13 - Preço do Kombi em Relação ao Salário Médio dos Metalúrgicos do ABC 1985 a 1996	46
TABELA 14 - Evolução do Salário Real dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema	51
TABELA 15 - Salário Real Médio da Categoria (Abril/85 a Dez/96)	72
TABELA 16 - Jornada Semanal Legal e/ou Convencional em 1990 em Alguns Países Europeus (em horas)	60
TABELA 17 - Salário-Hora Jornada Atual X Salário-Hora Jornada Desejada	61
TABELA 18 - Salário Por Hora na Indústria (em US\$) Setor Manufatureiro	61
TABELA 19 - Controle de Greves nas Montadoras - Região do ABC 1985 a 1996	64

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Produção de Autoveículos - Brasil 1957 a 1995	16
GRÁFICO 2 - Importação de Veículos no Mercado Interno Brasileiro - 1990 a 1995	19
GRÁFICO 3 - Vendas Internas e Exportações de Autoveículos Brasil	20
GRÁFICO 4 - Taxas de Desemprego em São Paulo 1985 a 1996	28
GRÁFICO 5 - Produtividade nas Montadoras - Brasil 1980 a 1995	36
GRÁFICO 6 - Salário Real Metalúrgicos do ABC 1985 a 1996	49
GRÁFICO 7 - Inflação Anual - Brasil 1985 a 1996	50

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I - Tabela 15 - Salário Real Médio da Categoria - abril/85 a dezembro/96	72
ANEXO II - Estrutura de Preços do Automóvel	74
ANEXO III - Greves nas Montadoras do ABC	76

RESUMO

O objetivo deste trabalho é realizar um estudo sobre as origens da indústria automobilística, e ainda que de maneira sucinta, verificar a importância desta para o contexto social brasileiro no que se refere ao crescimento da economia, geração de emprego, capacitação da mão-de-obra e os salários.

Primeiro procurou-se mostrar a importância do setor para a economia nacional que atravessou inúmeras crises em períodos estagnados e inflacionários seguidos de crescimento. A economia oscilou resistindo fortemente aos momentos de desajuste econômico até inserir-se no mercado mundial projetado pela globalização com forças concorrentes de mercado onde a modernização se torna inevitável característica do setor altamente competitivo e diversificado. Este setor busca atender a dois diferentes tipos de mercados consumidores, seja com a produção de carros populares ou com modelos mais luxuosos e sofisticados.

Fez-se também uma abordagem sobre o desemprego em geral e na indústria em questão, causado pelos mais diversos motivos sendo os principais o lucro que move o regime social capitalista, nos mais diferentes segmentos da economia e a introdução de novas tecnologias.

Com base no crescimento da indústria e dados os elevados índices de desemprego, partiu-se para outra análise que foi o alvo principal deste estudo. Uma análise sobre as políticas salariais no setor, da importância dos salários como mecanismo de distribuição da renda e diminuição das desigualdades sociais. Para exemplo utilizou-se as principais montadoras instaladas no país na região do ABC paulista, onde se concentra a maior produção industrial do país.

Conclui-se então no capítulo V, o quanto a indústria é importante para o desenvolvimento do país, e que a modernização do setor foi e é responsável pelo seu crescimento. E que muito embora a indústria crescesse a elevadas taxas, o mesmo não ocorreu com o emprego e os salários, ficando os trabalhadores, vítimas da exploração capitalista à margem deste crescimento.

CAPÍTULO I

1. PROBLEMÁTICA

1.1 - Definição do Problema

Um amplo processo de inovação tecnológica vem transformando a indústria brasileira, e a indústria automobilística está entre os setores que mais tem se modernizado.

Com o processo de integração ao mercado externo, após a crise perdurável em boa parte dos anos 80 oscilando entre recessão e crescimento, a indústria automobilística no Brasil viu-se obrigada a inserir-se no novo processo tecnológico de automatização e robotização da produção, algo extremamente disseminado em países como os EUA, Europa e Japão e que no Brasil ocorreu tardiamente ou de forma menos acelerada se comparada a esses países. Surgiu, desta forma, a necessidade da indústria em reestruturar-se atualizando seu parque industrial obsoleto, se quisesse crescer a níveis concorrenciais e garantir maior produtividade.

O presente estudo versa sobre a importância da indústria automobilística para o processo de industrialização brasileira, o emprego no setor, bem como as questões salariais reivindicadas pelos metalúrgicos contra a política vigente, procurando soluções que venham a melhorar suas condições de trabalho, emprego e salário.

O período escolhido (1985-1996), justifica-se por ter sido marcado pela ocorrência de planos de estabilização como o Plano Cruzado/86, Bresser/87, Verão/89, Collor I/90 e Collor II/91 e Real/94. Período este que oscilou entre recessão e expansão da produção da indústria automobilística no Brasil.

Em 1980 a indústria automobilística teve seu auge. No período seguinte, até meados de 1985, verifica-se uma forte queda do volume de produção que somente foi regularizada com o Plano Cruzado em 1986. Infelizmente ao final

deste ano com o fracasso do plano novamente a produção começou a reduzir chegando até 1991 com um nível inferior ao de 1980.

Em 1992, após a abertura do mercado iniciada no governo Collor, novamente a produção começou a se elevar.

Atualmente a indústria vem alcançando maiores patamares de produção. Alternando longos períodos de recessão com pequenos intervalos de crescimento, a indústria esta se recuperando; contudo não há uma correspondência por parte dos empregos e salários. Dentro de uma abordagem marxista, temos que "o salário do trabalhador aparece como o preço do trabalho, determinada quantidade de dinheiro com que se paga determinada quantidade de trabalho"(Marx, 1989, p. 617). Os desempregados aumentam o exército industrial de reserva que acaba por pressionar os salários de forma a baixá-los; a mecanização, substituição do homem pela máquina e as baixas alíquotas de importação que facilitam a entrada de produtos estrangeiros no país, reduzem a venda da produção interna aumentando o desemprego.

Ao longo do período estudado (1985-1996), verifica-se um crescimento da indústria automobilística, muito embora tenham ocorrido grandes quedas no volume de produção em determinados períodos. Aos poucos o setor foi se modernizando e inserindo-se num novo padrão produtivo.

Hoje a economia está atravessando inúmeras dificuldades com as altas taxas de desemprego. Ao Estado, pelo menos numa concepção conservadora, é seu objetivo incentivar novos investimentos que resultem na geração de mais empregos. Sobre a ótica do empregador, face aos custos com os encargos sociais necessários, a concorrência externa imposta pela abertura dos mercados e a automatização crescente da indústria, tornou-se muito difícil o aumento de empregos na indústria automobilística. Do ponto de vista do trabalhador assalariado, agravam-se as perdas do seu poder aquisitivo provocados pela exploração da força de trabalho e aos achatamentos salariais ocorridos em períodos inflacionários, resultantes da ausência de uma política salarial eficiente que não reajusta os salários devidamente.

No que diz respeito a inflação, *“no Brasil as discussões que surgem em torno do problema levam a crer que o reajuste do salário não se constitui em fator gerador de inflação, mas uma perda do poder aquisitivo, provocado pelo próprio processo”*. (Santos, 1993)

Neste trabalho apresenta-se o estudo das origens e análise da indústria automobilística, um setor altamente produtivo; em paralelo com a evolução do emprego e do salário no setor diante dos planos de estabilização econômica ao longo do período de 1985 a 1996, conforme disponibilidade dos dados e, em particular, nos planos Cruzado/86 e Real/94.

No que se refere aos salários, temos hoje uma luta de classes que configura uma “dessindicalização”; um sindicato debilitado, enfraquecido, frente ao quadro social do país onde o desemprego tem se apresentado crescente.

Optou-se por este setor da indústria, a fabricação de automóveis, em específico as montadoras do ABC paulista, por sua relevância no contexto industrial nacional, tanto no número de trabalhadores empregados, das novas tecnologias inseridas neste período de abertura econômica, quanto sua influência nos índices de produção e exportação. As variações ocorridas neste setor da indústria influenciaram diretamente nos demais segmentos de nossa economia, ou serviram de indicativo para a compreensão de novos horizontes.

1.2 - Objetivo Geral

Realizar um estudo sobre a origem da indústria automobilística no Brasil verificando a importância desta para o contexto industrial nacional, bem como a variação do desemprego e as questões salariais neste setor nas montadoras do ABC paulista, no período de 1985 a 1996.

1.3 - Objetivos Específicos

- a) Realizar uma abordagem sobre as origens da indústria automobilística;
- b) Analisar a importância do complexo industrial automotivo brasileiro - ABC paulista;
- c) Verificar os determinantes do desemprego na indústria como um todo e na automobilística em particular;
- d) Verificar as perdas salariais dos metalúrgicos nas montadoras do ABC paulista, bem como as reivindicações desta categoria no período proposto.

1.4 - Metodologia

A metodologia utilizada para a realização deste estudo constará de análises das tabelas e gráficos fornecidos pelas mais diversas fontes, entre elas o IBGE e Dieese, dentre outras publicações legais de circulação nacional como de revistas e jornais que estarão relacionadas nas referências bibliográficas.

Será fundamentada através de dados estatísticos brasileiros em relação ao PIB, as taxas de crescimento da indústria, as taxas de desemprego, a produtividade e o salário. É importante ressaltar a insuficiência e carência de dados estatísticos no Brasil. As diferenças de dados que muitas vezes ocorrem em instituições como DIEESE e IBGE, deve-se aos próprios conceitos que as instituições adotam de metodologia de cálculo, pela região de abrangência da coleta e pela quantidade amostral, entre outros.

A estrutura do trabalho será composta de 5 capítulos conforme segue abaixo:

No capítulo I é apresentada a problemática do estudo.

No capítulo II será feita uma abordagem sobre as origens da indústria automobilística. Um estudo sucinto da procedência da indústria estadunidense e como se instalou no Brasil. Após será feito um breve estudo sobre a importância da indústria automobilística no complexo industrial brasileiro, o ABC paulista.

O capítulo III compreende as taxas de desemprego, os principais fatores que colaboram para o aumento do desemprego no país e no setor automobilístico em particular.

O capítulo IV consiste numa breve análise da política econômica e identifica as políticas salariais da categoria dos metalúrgicos e os movimentos grevistas publicados pelo Boletim Dieese, no sentido de retratar as reivindicações da categoria em relação aos reajustes salariais, jornada de trabalho, garantias de emprego, bem como participação em comissões de fábrica, nas montadoras do país instaladas no ABC paulista das quais a Ford, a Mercedes-Benz, a Volkswagen, a General-Motors, a Scania e a Toyota.

No capítulo V são apresentadas as principais conclusões a que se chegou com o desenvolver do estudo.

CAPÍTULO II

2 - A Indústria Automobilística

Neste capítulo estudaremos o surgimento desta indústria, como se instalou no Brasil e o que representou para o crescimento da economia mundial e nacional.

Será feito ainda um estudo do desenvolvimento da região do ABC paulista e da importância dessas indústrias para a modernização e ampliação do complexo industrial da região.

Como veremos, a implantação dessas fábricas no Brasil dependeu tanto das decisões de investimentos privados como também de incentivos por parte do governo federal.

2. 1 - O Processo de Industrialização Brasileira

Definição:

Antes de se começar a falar da indústria automobilística, é necessário ter em mente o conhecimento de dois conceitos relacionados ao processo de industrialização: indústria e modernização.

INDÚSTRIA

Com base na definição de Sandroni (1987), a indústria é um conjunto de atividades produtivas que juntas transformam a matéria-prima em mercadoria. Essa transformação pode ser de forma manual ou mecanizada. Genericamente, a indústria compreende desde um simples artesanato produzido para o próprio consumo até a produção de instrumentos de tecnologia avançada de última geração.

O seu surgimento data dos séculos XVII a XIX; hoje tem-se uma indústria mecanizada, automatizada e robotizada com sua produção em grande quantidade e concentrada nas fábricas. Com o desenvolvimento destas indústrias, surgiu a necessidade da estruturação e descentralização de uma organização administrativa capaz de defender os interesses da indústria e de realizar um planejamento funcional eficiente.

Em países desenvolvidos onde a indústria se disseminou mais facilmente, muitas empresas tornaram-se grandes corporações multinacionais, como é o caso da indústria automobilística.

A indústria se caracteriza de acordo com o ramo em que atua, podendo ser de bens de capital ou de produção que compreendem as máquinas e equipamentos, de bens intermediários que abrange as matérias-primas e insumos e a indústria de bens de consumo que constam dos artigos de utilidade.

A indústria automobilística está tanto para a indústria de transformação, onde as matérias-primas são transformadas em bens, como para indústria de ponta onde o setor industrial realiza a montagem final dos automóveis com as peças fornecidas por outras fábricas, processo que se conhece como "cadeia produtiva".

O conceito de modernização se faz necessário uma vez que a indústria caminha lado a lado com processos mais modernos de produção, e a indústria automobilística em especial é uma “consumidora” potencial de novos mecanismos que resultem numa aceleração da produção e assegurem elevados níveis de produtividade.

MODERNIZAÇÃO

Por modernização entende-se: *“processo de mudança econômica, social e política, pelo qual determinada sociedade supera estruturas tradicionais (de base rural), criando novas formas de produção, mecanismos racionais de dominação e novos padrões de comportamento. Industrialização, urbanização, desenvolvimento dos sistemas de transporte e comunicação de massa são fenômenos característicos do processo de modernização.*

As transformações se iniciaram na Europa e nos Estados Unidos (séculos XVIII-XIX), resultando nas modernas sociedades industriais do século XX. Na América Latina, Ásia e África as mudanças ocorreram tardiamente, induzidas por impulsos externos; os setores que se transformaram nessas regiões passaram a coexistir com os setores tradicionais poderosos, gerando problemas sociais graves: êxodo rural descontrolado, crescimento urbano desordenado e marginalidade social crescente nas cidades(...)”. (Sandroni, 1987, p. 204)

2.2 - O Surgimento da Indústria Automobilística a Nível Internacional

Segundo Galbraith (1982, apud DIEESE, 1989, P. 12) *“em 16 julho de 1903, após uns meses de preparação que incluíram a negociação de controle para vários componentes, formou-se a Ford Motor Company, que se destinava a fabricação de automóveis. A produção seria em qualquer quantidade que se pudesse vender. O primeiro automóvel foi posto a venda em outubro. A firma tinha um capital autorizado de 150 mil dólares (...) a companhia obteve um lucro nesse ano e não deixou de obtê-lo depois, no decorrer de muitos anos. Em 1903, empregava em média de 125 funcionários”.*

Isto confirma que os EUA foram os precursores da indústria automobilística. Desde então, começaram a surgir as sociedades anônimas e a proliferar o crescimento da indústria, que ainda hoje constitui uma potência produtiva. Os Estados Unidos começava a alavancar sua produção ao mesmo tempo em que lhe ocorria uma crescente urbanização.

A indústria americana se expandiu muito rapidamente e, ao final da década de 20, os Estados Unidos já produzia mais do que seu mercado poderia consumir, e nem mesmo os incrementos nas exportações foram capazes de absorver a produção existente. Animados com o ritmo da produção os americanos procuravam alternativas que promovessem as vendas dos automóveis, principalmente através de políticas de aumentos dos salários, redução dos juros e voltando sua produção para o mercado externo na condição de multinacionais, assim chegando ao território brasileiro.

Com o processo de internacionalização, as indústrias européias voltaram-se, também, para o mercado externo buscando alternativas em mercados como o da América Latina principalmente. Dessa forma os Estados Unidos que supriam sozinhos o mercado externo com sua produção em meados de 1950, passou a concorrer com a produção européia da Volkswagen, Mercedes-Benz e Scania.

Após a II Guerra o Japão e alguns países europeus estavam com seu parque industrial totalmente destruído e obsoleto, e esses países corriam o risco de ameaça pelo regime socialista da ex-URSS. Temendo esta mudança que comprometeria a produção industrial americana, os EUA promoveram o Plano Marshall que fornecia subsídios, principalmente financeiros, para reerguer a estrutura japonesa, Alemanha e de alguns países europeus atingidos pela guerra para modernizar seu parque industrial, preservando o regime capitalista nestes países.

Crissiúma (1986, apud DIEESE, 1989, p. 25) *“Foi assim que, apoiados em toda uma política de estímulos governamentais e imbuídos de uma forte iniciativa desenvolvimentista, os empresários japoneses conseguiram criar uma indústria automobilística sólida, rentável e competitiva”.*

A concorrência era inevitável devido ao assombroso progresso japonês; a medida em que aumentava o número de indústrias do setor automotivo, as existentes tinham que brigar pelo seu lugar no mercado, quando não se unindo a

alguma outra em detrimento de terceiras, como é o caso dos modelos Fiat-Lancia-Seat, o GM-Toyota, e o Ford-Mazda.

2.3 - A Indústria Automobilística no Brasil

“A tentativa inicial para instalar a indústria automobilística no Brasil foi feita em 1904, quando Luiz e Fortunato Grassi organizaram a primeira delas em São Paulo: Luiz Grassi & Irmão Indústria de Carros e Automóveis. Essa empresa começou suas atividades fabricando e reparando carruagens de tração animal. Em 1907, porém montava e colocava em funcionamento o primeiro Fiat a rodar no Brasil. Eles foram, ainda os pioneiros no emprego de rodas de borracha maciça e, depois, pneumáticos em carruagens.”(Almeira, 1972, p.4)

A instalação da indústria automobilística no Brasil, foi de extrema importância para o desenvolvimento econômico do país, uma vez que o setor é considerado o carro-chefe da industrialização.

O processo de implantação das linhas de montagem no Brasil se iniciou nos anos de 1919 e 1925, com a instalação das pioneiras Ford e General Motors, respectivamente. Em 1926 instalou-se a International Harvester Máquinas S.A. (caminhões), e em 1945 a Vemag S.A., seguidas posteriormente pela Toyota, FNM (Fábrica Nacional de Motores), Willys Overland, Mercedes-Benz, Volkswagen, Scania e Gurgel, nas décadas de 50 e 60 e em meados de 1970 pela Fiat e a Volvo.

Em 1951 foi criada uma Comissão de Desenvolvimento Industrial¹ que tinha como objetivo proteger a indústria nascente local, fixando assim as seguintes normas:

1. Proibição pela Carteira de Exportação do Banco do Brasil de importação de peças para substituição já produzidas no Brasil;

¹ Decreto nº 29.806 de 25 de julho de 1951. In: ALMEIDA, José. A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, serviços de publicações, 1972. Não está na íntegra.

2. Criação de um sistema de estímulo ao uso de peças e componentes de produção nacional. Este sistema foi substituído pela nova Lei de Tarifas;
3. Proibição a partir de 1º de julho de 1953, da importação de veículos a motor montados;
4. A partir de 1º de janeiro de 1954, as licenças de importação para veículos “CKD” seriam condicionadas a virem os veículos desfalcados das peças que, por coexistência de produção nacional substitutiva, já tivesse a sua importação regulamentada;
5. Facilidade de importação de matéria-prima e material semi fabricado diretamente aos montadores de veículos ou organizações que provassem que iriam ser usadas em peças para veículos;
6. Incentivos para o estabelecimento de indústrias especializadas:
 - a) isenção de direitos para a importação de equipamentos e matérias-primas que não tenham similar no Brasil;
 - b) proteção aduaneira para o produto fabricado no país;
 - c) isenção de impostos por determinado tempo;
 - d) prioridade na obtenção de licenças de importação para maquinismo e equipamento, desde que não fabricados no país;
 - e) reserva de mercado mediante restrições quantitativas à importação do produto competitivo;
 - f) facilidade de crédito pelo Banco do Brasil.
7. Modificação da Lei de Imposto de Consumo;
8. Tratamento igual para o despacho de importação de veículo desmontado com falta de peças e completo desmontado.

Em 1954 foi criada a Comissão da Indústria Automobilística com os seguintes objetivos:

1. Promover e coordenar estudos referentes a: nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias cambiais para importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão-de-obra especializada e de técnicos, suprimento de matérias-primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercado, custo de produção, mostra e exposição, propostas de novas indústrias, incentivos, catálogos e publicações, novas linhas de fabricação, padrões de qualidade e outros assuntos de interesse da indústria de material automobilístico;
2. Elaborar e submeter à aprovação do Presidente da República, ouvida a Comissão de Desenvolvimento Industrial, planos industriais para as diversas linhas de fabricação do material automobilístico e propor a revisão desses planos de acordo com as contingências da situação econômica nacional;
3. Controlar a execução das medidas relativas à indústria de material automobilístico aprovadas pelo Governo;
4. assistir aos órgãos de controle de câmbio e de comércio exterior, elaborando os créditos para a importação de material automobilístico e dos equipamentos indispensáveis para a execução dos programas industriais;
5. solicitar dos diversos órgãos da administração providências para a execução dos planos de desenvolvimento das indústrias de material automobilístico, aprovados pelo Governo;
6. Colaborar com os estabelecimentos governamentais de crédito, quando solicitada, examinando e opinando sobre os pedidos de financiamento para instalação e ampliação das indústrias de material automobilístico;

7. Fazer o registro das empresas produtoras de material automobilístico.

Com o Plano de Metas em 1956, do então presidente Juscelino Kubktschek, foi fundado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística que alavancou a indústria com benefícios e subsídios concedidos pelo governo federal para incentivar a instalação das multinacionais no país. Foram criados o Decreto nº 39.568, que instituía o Plano Nacional da Indústria Automobilística, referente a caminhões, o Decreto nº 39.569 que estabelecia a produção de jipes e o Decreto nº 39.676-A regulamentando a produção de camionetas, caminhões leves e utilitários. Os referidos decretos favoreceram a indústria através de:

- a) vantagens cambiais;
- b) estímulos fiscais;
- c) estímulos creditícios através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e
- d) garantias de mercado via proteção tarifária sobre os produtos importados.

O início da década de 60 foi um pouco mais difícil não só para o setor, mas para toda a indústria, que fez com que muitas empresas, temendo uma mudança no regime político do país, desistissem do Brasil e muitas montadoras incorporaram outras, como foi o caso da Ford que incorporou a Willys, a Chrysler que comprou oficinas da Simca, a Vemag absorvida pela Volks e a Alfa Romeo que havia comprado a FNM foi vendida para a Fiat.

O período que compreende de 1967 a 1973 foi de expressivo crescimento da economia, o chamado "milagre" que reergueu o setor aumentando sua produção e participação no mercado; no mesmo período as taxas de crescimento alcançaram 13%.

Segundo dados do Dieese, entre 1974 e 1980 a economia cresceu a taxas de 6%. A tabela 1, com o marco em 1980, expressa o auge da produção automobilística que antecedeu ao período de recessão. Em 1981, a queda do

volume de vendas até meados de 1985 provocou uma redução da produção. Em 1986 com o Plano Cruzado, ocorre uma ascensão das taxas de crescimento da economia e um aumento da produção automobilística. Em 1987 novamente a recessão provoca quedas no nível de produção. Já em 1988 e 1989 passados os planos Bresser e Verão, novamente ocorre um pico na produção; os dois anos seguintes foram de queda da produção e a partir de 1992 verifica-se uma forte tendência ao crescimento apresentado no gráfico 1, provocados pela abertura de mercado onde se percebe novos incrementos na produção. A partir de 1994, o aumento da produção pode ser justificado pelo aumento do consumo proporcionado pela maior estabilização econômica conquistada pelo Plano Real.

Tabela 1 - Indústria Automobilística - Brasil
Produção de Autoveículos* - 1957 a 1995

Ano	Produção	Emprego
1957	30.452	9.773
1960	133.041	38.410
1965	185.187	49.456
1970	416.089	65.902
1975	930.235	104.556
1980	1.165.174	133.683
1981	780.883	103.992
1982	859.304	107.137
1983	896.462	101.087
1984	864.653	107.447
1985	966.708	122.217
1986**	1.056.332**	129.232**
1987	920.071	113.474
1988	1.068.900	112.985
1989	1.013.232	118.369
1990	914.576	117.396
1991	960.126	109.339
1992	1.073.900	105.700
1993	1.391.400	106.700
1994	1.581.400	107.100
1995	1.635.600	103.900

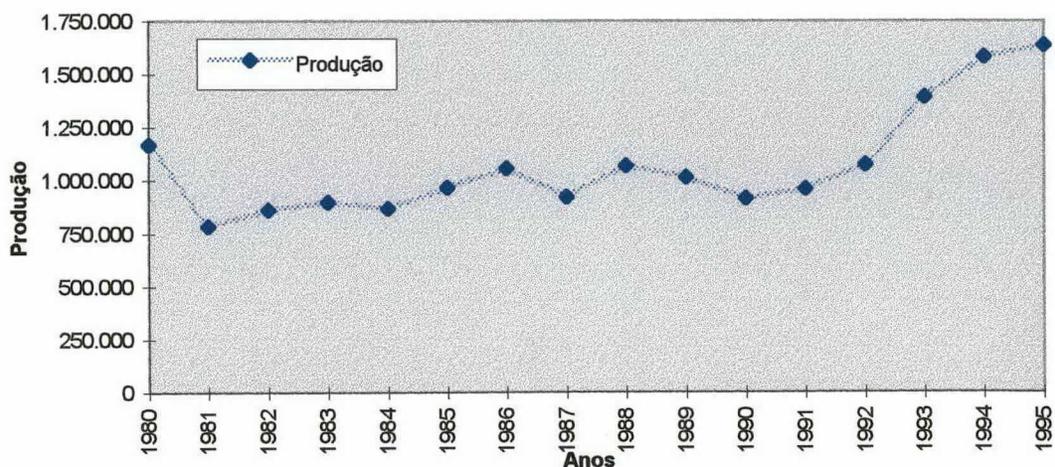
*Produção e emprego na indústria de veículos

Fontes: ANFAVEA e DIEESE

Nota: os dados referentes a 92,93,94 e 95, são de outra publicação, também fornecidos pela ANFAVEA e DIEESE.

**[sem grifo no original]

**Gráfico 1 - Produção de Autoveículos - Brasil
1957 a 1995**



Fontes: ANFAVEA e DIEESE

O setor automobilístico é de elevado grau de concentração de capital, onde apenas 9 empresas detêm um valor considerável de capital, domínio do mercado, investimentos e largas escalas de produção, um setor que está em constantes processos de modernização e diversificação da produção (automóveis, camionetas, caminhões). Pelo grau de concentração se pode medir o tamanho da empresa do quanto de sua produção ela vende e conseqüentemente o seu faturamento. Em 1987, conforme constatou o Dieese, com os elevados graus de faturamento da Volkswagen, Mercedes-Benz, General Motors, Ford e Fiat, essas empresas estavam no ranking das empresas do setor com uma participação no mercado de 92,73%.

Tabela 2 - Empresas do Setor Automobilístico - Brasil 1989

Empresas	Origem	Matriz	Estado	Fundação	Atividade	Produto
Mercedes-Benz do Brasil S.A	E	Alemanha	São Paulo	1953	1956	Caminhões e Ônibus
Volkswagen do Brasil S.A	E	Alemanha	São Paulo	1953	1957	Automóveis, Camionetas, uso misto e carga
Fiat Automóveis S.A.	E	Itália	Minas Gerais	1973	1976	Automóveis, Camionetas, uso misto e carga
Ford do Brasil S.A.	E	USA	São Paulo	1919	1919	Automóveis, Camionetas, uso misto, carga e Caminhões
General Motors do Brasil	E	USA	São Paulo	1925	1925	Automóveis, Camionetas, uso misto, carga e Caminhões
Saab-Scania do Brasil	E	Suécia	São Paulo	1960	1962	Caminhões e Ônibus
Toyota do Brasil S.A.	E	Japão	São Paulo	1950	1959	Camionetas, uso misto, carga e utilitários
Gurgel Motors S.A.	N	Brasil	São Paulo	1969	1970	Utilitários e Carros Elétricos
Volvo do Brasil S.A.	E	Suécia	Paraná	1977	1979	Caminhões e Ônibus

Fonte: ANFAVEA, in: DIEESE, 1989, p. 39.

Nota: origem (E) Estrangeiro (N) Nacional

Apesar do super faturamento dessas empresas e do aumento da produção em larga escala, o emprego não acompanhou esse crescimento (verificar tabela 1, pág. 16), pelo menos não na mesma proporção. Quando a economia se expande, o emprego se eleva em pequenas proporções, enquanto que são comuns as demissões em massa ao primeiro sinal de desaceleração da economia, bem como quando há introdução de novas tecnologias.

Em 1980 a indústria teve seu auge produzindo 1.165.174 veículos, produção recorde que antecedeu ao período recessivo, onde a produção se reduziu em 1/3, resultando em mais demissões. Em 1987 ocorreu mais quedas nos níveis de produção que ainda influenciada pelo Plano Cruzado I e II, chegou ao final de 1988 com uma produção próxima de 1986, sendo que com 16 mil trabalhadores a menos. Esse processo de demissões pode ser verificado ao longo do período em todo o setor, por fatores a serem comentados no capítulo III.

Os anos 90 começou com a abertura do mercado que para a indústria automobilística representou um aumento das exportações e das importações; possibilitando um crescimento do mercado interno e externo. Com a importação de tecnologia de ponta, as fábricas se modernizaram melhorando o parque industrial e aumentando a fatia do mercado destas montadoras.

Como se pode verificar na tabela 3, o percentual de veículos importados dobrou no período 93/94. Na tabela 4, as vendas internas oscilaram não consolidando uma tendência, entretanto a partir de 1993 iniciou-se um período de intensa expansão. As exportações responderam também com frequentes incrementos verificados nos anos 1992, 1993 e 1994. As preliminares de 1995 que apresentam redução nas exportações pode ser justificada pela perda de competitividade devido a supervalorização da taxa de câmbio.

Tabela 3 - Importação de Veículos no Mercado Interno Brasileiro

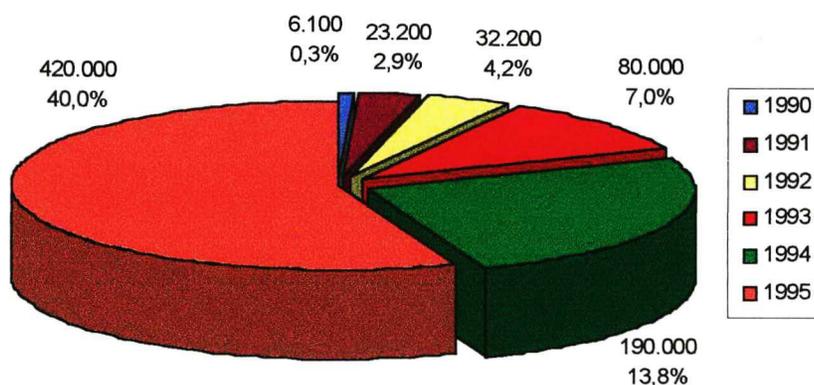
1990 a 1995

Ano	Número de veículos	% do total
1990	6.100	0,3
1991	23.200	2,9
1992	32.200	4,2
1993	80.000	7,0
1994	190.000	13,8
1995*	420.000	40

*Estimativa

Fonte: Delegação brasileira de trabalhadores da VW Brasil Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e Subseção do Dieese. 1996, in: Subseção Dieese, Indústria Automobi-lística Brasileira, 1996, p. 3

**Gráfico 2 - Importação de Veículos no Mercado Interno Brasileiro
1990 a 1995**



Fonte: Delegação brasileira de trabalhadores da VW Brasil Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e Subseção do Dieese. 1996, in: Subseção Dieese, Indústria Automobilística Brasileira, 1996, p. 3

**Tabela 4 - Vendas Internas e Exportações de Autoveículos
no Brasil de 1989 a 1995
(mil unidades)**

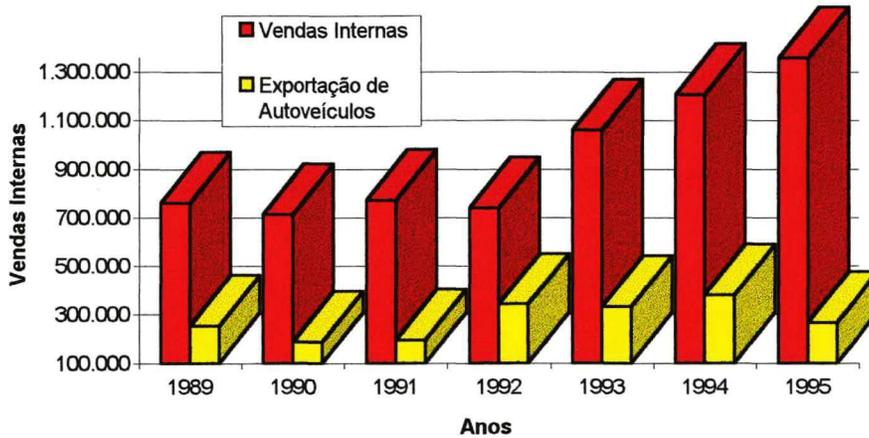
Ano	Vendas Internas	Exportação Autoveículos	% Mercado Externo
1989	761.625	253.720	25
1990	712.626	187.311	20,81
1991	770.754	193.148	20,03
1992	740.228	341.900	31,59
1993	1.061.397	331.522	23,80
1994	1.207.300	379.300	23,90
1995*	1.359.868	265.159	16,31

*Preliminares

Fonte: Subseção Dieese com base em informações da Anfavea, in: Indústria Automobilística Brasileira, 1996, p. 3

Obs: Autoveículos = automóveis, comerciais leves, comerciais pesados.

Gráfico 3- Vendas Internas e Exportações de Autoveículos - Brasil
(unidades mil)



Fonte: Subseção Dieese com base em informações da Anfavea, in: Indústria Automobilística Brasileira, 1996, p. 3
Obs: Autoveículos = automóveis, comerciais leves, comerciais pesados.

2.3.1 - Panorama Atual

A realidade atual exige eficiência dos transportes, infra-estrutura, acabar com os entraves nos portos brasileiros e desigualdades sociais; que refletem a carência do desenvolvimento econômico do país que necessita de uma política industrial eficiente e demais fatores que no seu conjunto proporcionem melhorias que atendam as deficiências sociais de toda sua população.

A indústria automobilística brasileira, por exemplo, desempenha um papel extremamente importante em nossa sociedade, contribuindo para o aumento do PIB, bem como em todo o processo de alavancagem da economia.

A indústria automobilística por si só, responde por aproximadamente 10% do PIB, além de ser o setor de maiores índices de geração de empregos diretos e indiretos². É um setor que em muito contribui para os cofres públicos, com

² SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC. Um acordo histórico. As propostas dos trabalhadores da indústria automotiva e a proposta de acordo firmada em fevereiro de 1993.

sua arrecadação tributária, bem como para a balança comercial, com sua apreciável participação nas exportações.

Ao longo dos anos, pode se verificar uma tendência ao crescimento da indústria, em especial no ABC paulista (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul), que foi o berço destas indústrias pois apresentava uma série de fatores que facilitaram a instalação das linhas de produção. Já possuía um pequeno complexo industrial, poderia dispor de infra estrutura e benefícios de apoio do governo federal. Isto promoveu um salto no desenvolvimento da região. Desta forma, assim como no ABC, hoje o governo procura incentivar a instalação dessas indústrias em outras cidades promovendo o desenvolvimento destas e redistribuindo o complexo industrial. Como há uma certa resistência de novas indústrias se instalarem em regiões onde o movimento sindical é mais desenvolvido, facilmente instalam sua produção em outras regiões do país onde a presença dos movimentos sindicais não é tão marcante.

Hoje a estrutura produtiva industrial brasileira passa por um processo de “reciclagem”, devido aos avanços tecnológicos, a formação de um mercado consumidor mais exigente, pelos próprios padrões de qualidade e produtividade existente no mercado internacional, a capacitação profissional, a terceirização e a redução dos custos.

2.4 - Representatividade do ABC³

Atualmente o ABC conta com uma população de aproximadamente 2 milhões de pessoas. O grande centro industrial que conhecemos hoje, iniciado nos anos 50 e 60 recebeu muitos incentivos para sua formação e crescimento, tendo em vista o processo de industrialização brasileira que se iniciava.

A escolha da região do ABC paulista, deve-se principalmente aos seguintes fatores:

³ Dados fornecidos pelo Dieese, em Rumos do ABC, A economia do Grande ABC na visão dos Metalúrgicos São Bernardo do Campo, 1995.

- Primeiro a existência próxima de um porto, que viabilizou o escoamento de máquinas e equipamentos, bem como demais ferramentas e peças necessárias a produção;
- Segundo, devido a grande extensão territorial plana, com preços baixos e garantias que o setor público oferecia como incentivos a criação do “complexo industrial”;
- O terceiro fator determinante na escolha da região, foi devido a existência de um complexo industrial de pequeno e médio porte, que atenderiam as necessidades das montadoras sem maiores transtornos;
- E por fim; pela disponibilidade de mão-de-obra semi-qualificada.

Mediante estas condições e tendo em vista um potencial mercado consumidor, se tornou viável a instalação destas fábricas no Brasil. As primeiras montadoras a serem instaladas foram a Volkswagen, a Willys Overland (atual Ford), a Mercedes-Benz e a Simca, que juntas em 1957 representavam algo em torno de 63% do total de empregos na indústria automobilística no Brasil e 50% do total de veículos produzidos no país. Posteriormente foram seguidos da Scania Vabis e da Toyota.

Tabela 5 - Produção de Autoveículos (unidades)

Ano	Brasil (a)	SBCampo (b)*	SCaetano (c)	Total ABC (d=b+c)	(d/a) em %
1975	930.235	692.530	-	-	-
1980	1.165.174	651.914	-	-	-
1984	864.653	431.980	-	-	-
1985	966.708	468.726	-	-	-
1986	1.056.332	516.658	-	-	-
1987	920.071	396.254	-	-	-
1988	1.068.756	400.254	-	-	-
1989	1.013.252	408.077	-	-	-
1990	914.466	336.665	-	-	-
1991	960.044	359.332	76.961	436.293	45,5
1992	1.073.761	330.627	73.337	403.964	37,6
1993	1.390.871	379.750	106.861	486.611	34,9
1994	1.582.900	448.618	118.608	567.226	35,8

Elaboração: Subseção DIEESE/Sindicato Metal. ABC, com base em dados da ANFAVEA e informações das empresas.

*Para o cálculo de produção de autoveículos em São Bernardo somou-se a fabricação de automóveis e comerciais leves (excluindo caminhões, ônibus e o modelo Gol fabricados respectivamente, em São Paulo e Taubaté) da VW e da Ford, os caminhões da MBB e da Scania e os jipes da Toyota. Excluiu-se deste cálculo os 876 motores produzidos na Scania em 1994, e os 18.033, da MBB, em São Bernardo do Campo.

Durante boa parte da década de 1970, o ABC respondia pela maior produção de veículos. A década de 80 já marcada por um período de crise, com crescimento e recessão da economia, diminui a participação da indústria automobilística do ABC no cenário nacional. Porém existem ainda outros fatores que provocaram a queda da produção no ABC, como a expansão do setor automobilístico para outras cidades, e a descentralização da produção do ABC para outras regiões, que foi o caso da Ford e Volks em Taubaté e da Mercedes-Benz em Campinas e da fábrica da Fiat em Betim (MG).

Em 1980, São Bernardo do Campo representava 55,95% da produção nacional de veículos (ver tabela 5), e este percentual vem diminuindo gradualmente, passando por 48,91% em 1986 (Plano Cruzado), continuando a cair para 35,8% em 1994, mesmo contando com a participação de São Caetano do Sul.

Com as dificuldades ocorridas no setor, durante boa parte da década de 80, fruto da instabilidade econômica vivida pelo país e em 1990 com abertura do mercado e a concorrência com os veículos importados mais sofisticados, as montadoras de São Bernardo e São Caetano buscavam outras fontes alternativas de consumidores, voltando sua produção para uma classe mais elitizada do mercado interno, ou seja, visando atender a uma camada detentora de um maior poder aquisitivo, assim como produzindo veículos para o comércio externo, o que fez com que esta região se mantivesse como maior geradora de lucro do setor.

A indústria automobilística brasileira atravessou ao longo dos anos, diferentes momentos da nossa economia. Com o plano de metas do então presidente Juscelino, essas indústrias receberam muitos incentivos para que se instalassem no Brasil desenvolvendo a região do ABC.

Com a recuperação da produção promovida pelo “milagre” dos anos 70 a indústria elevou sua participação no mercado. Entretanto a década de 80, foi um período bastante conturbado da economia, marcado pela ocorrências de vários econômicos e as elevadas taxas de inflação, que fez com que a produção do setor oscilasse entre recessão e crescimento da economia. Na virada da década de 90 com a abertura do mercado, o quadro produtivo no setor tem obtido elevados ganhos de produtividade proporcionado pelas inovações tecnológicas. A estabilidade econômica via redução da inflação promovida pelo Plano Real, vem aumentando o volume de vendas no mercado interno; muito embora em função da valorização cambial o setor venha perdendo competitividade no mercado externo.

CAPÍTULO III

3 - O DESEMPREGO

3.1 - Apresentação

Inicialmente, de modo geral, apresenta-se através de tabelas e gráficos o volume do desemprego que vem ocorrendo no Brasil e em seguida fez-se uma análise do desemprego no setor automobilístico, demonstrando o quanto a necessidade de mão-de-obra vai se reduzindo ao longo do tempo e quais os seus principais fatores.

3.2 - As Taxas de Desemprego no País

Um dos fantasmas que assombra a economia brasileira são as altas taxas de desemprego.

No país existem aproximadamente 10 milhões de pessoas desempregadas, sendo que somente na Grande São Paulo este número é 1,1 milhão⁴. Segundo as pesquisas da Fiesp, em fevereiro de 1996, 14% da população economicamente ativa da Grande São Paulo estava desempregada; e de acordo com o RAIS, somente 22 milhões de trabalhadores possuem carteira assinada.⁵

Diante de tais estatísticas fica difícil ter-se uma perspectiva muito otimista em relação ao quadro de emprego no país, que possui uma das piores estruturas de distribuição de renda do mundo, com elevado grau de concentração de renda e pobreza.

⁴ Balanço Anual da Gazeta Mercantil de setembro de 1997 calcula que a área metropolitana de São Paulo soma 1,36 milhão de desempregados, até o momento.

⁵ Estes dados estatísticos foram publicados pelo Dieese, DESEMPREGO: Diagnóstico e Propostas, 1996, de forma a se ter uma melhor visão do problema conjuntural do desemprego no Brasil.

Conforme artigo da Gazeta Mercantil de 27/03/97, de acordo com os dados fornecidos pelo Dieese, o desemprego subiu para 14,2% em São Paulo e registrou o segundo maior nível desde 1985, o primeiro foi em fevereiro de 1993 com 15%. Segundo a mesma fonte, estima-se que existam 1,19 milhão de pessoas desempregadas nesta região.

A tabela 6 na página 24 apresenta as taxas de desemprego em São Paulo, calculadas pelo Dieese. O que se observa é que as taxas de desemprego oscilam ao longo do período (85-96), com tendência a uma retração do emprego. Em 1986 com o Plano Cruzado a produção elevou-se, alavancando a contratação de mão-de-obra, ocasionando uma redução do desemprego aberto⁶, efeito notado principalmente em 1987, onde se verifica melhor os reflexos do plano. Em 1990, com a abertura do mercado iniciada no governo Collor, ocorreu uma relativa melhora nos níveis de exportações, aumentando a produção com uma maior ocupação da mão-de-obra. De 1991 a 1992 após a abertura do mercado, verificou-se um aumento das importações constatados na tabela 3 página 15, que resultou numa desocupação da mão-de-obra com utilização de horas extras e novas tecnologias para explicar o aumento da produção via redução do emprego. Neste período o PIB variou entre US\$ 494 e US\$ 490 bilhões, ou seja, menor do que o registrado em 1987 que foi de US\$ 499 bilhões.

As políticas de ajuste não trouxeram resultados eficientes a longo prazo. No primeiro momento, o impacto dos planos sobre a economia, reduz a inflação e acelera o crescimento econômico; com a redução da inflação ocorre um aumento do consumo elevando a produção resultando no aumento do nível de emprego. No entanto, a crise com a quebra do plano reduz a atividade econômica e iniciam-se os processos de demissões em massa e novamente retorna-se aos níveis de desemprego a elevados patamares.

Como se observa na tabela 6, entre 1993 e 1994, ocorreu um forte aumento nos níveis de desemprego, muito embora a produção interna estivesse se recuperando. Mesmo com a implantação do Plano Real o desemprego continuou

⁶ Entenda-se por desemprego aberto, aquele em que o indivíduo desempregado que não possua outra fonte de sustento.

Por desemprego oculto, aquele em que o "desempregado" exerça alguma atividade precária.

elevado com uma tendência crescente, como pode ser observado até o último dado registrado de 1996. Com o Plano Real alcançou-se, a um elevado custo social, o primeiro objetivo: deter a inflação. Entretanto a outra finalidade do plano, que seria retomar o crescimento da economia, é ainda hoje muito questionável; primeiro porque o número de empregos no Brasil não tem aumentado, ao contrário vem se reduzindo; segundo porque com a política de bandas cambiais temos o real sobrevalorizado frente ao dólar o que dificulta as exportações e terceiro devido as altas taxas de juros no Brasil serem muito superior as taxas internacionais. Esses e outros fatores reunidos retardam o crescimento da nossa economia.

No período 95-96 ocorreu um aumento exorbitante das taxas de desemprego, promovida, em boa parte, pelas medidas do governo para reduzir o ritmo da atividade econômica, ou seja, o aumento acelerado do consumo, em virtude da estabilização econômica promovida pelo Plano Real.

Com as elevadas taxas de juros o mercado se torna propício para a especulação, desestimulando os investimentos necessários a expansão da produção e dos empregos.

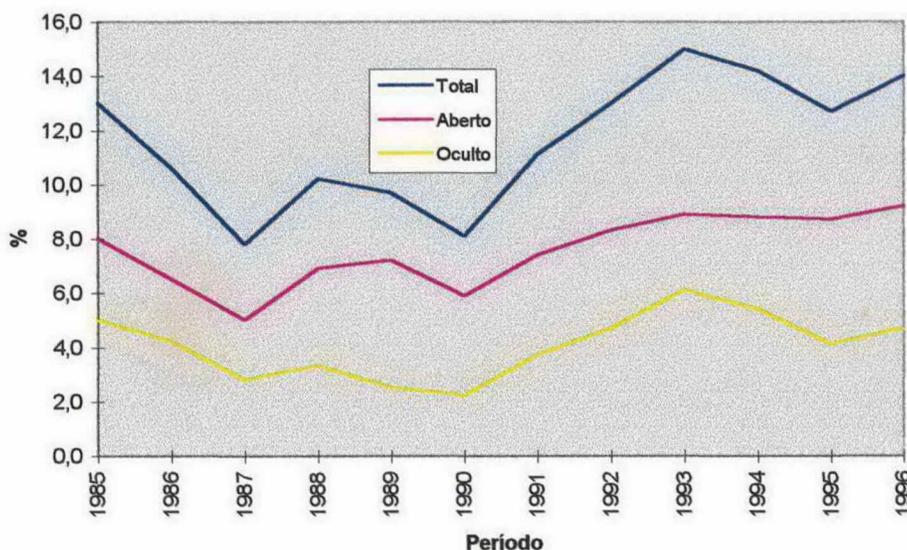
**Tabela 6 - Taxas de desemprego em São Paulo
no 1º trimestre de cada ano - em %**

Anos	Total	Aberto	Oculto
1985	13,0	8,0	5
1986	10,6	6,5	4,2
1987	7,8	5,0	2,8
1988	10,2	6,9	3,3
1989	9,7	7,2	2,5
1990	8,1	5,9	2,2
1991	11,1	7,4	3,7
1992	13,0	8,3	4,7
1993	15,0	8,9	6,1
1994	14,2	8,8	5,4
1995	12,7	8,7	4,1
1996	14,0	9,2	4,7

Fonte: DIEESE, in: Conjuntura Econômica, 1996.
Elaboração: FVG/IBRE/CEEG.

Através do gráfico abaixo, na linha do desemprego total verifica-se o quanto ele variou no período de 1985 a 1996, apresentando na média uma elevação do seu índice.

**Gráfico 4 - Taxas de Desemprego em São Paulo
1985 a 1996**



Fonte: DIEESE, in: Conjuntura Econômica, 1996.

Dois outros fatores vem contribuindo para o aumento de desempregados; um deles é a modernização industrial, que tende a reduzir a ocupação da mão-de-obra e o outro consiste no aumento da jornada de trabalho dos trabalhadores já empregados através das horas extras.

Segundo o IBGE, entre 1988 e 1995, a utilização de mão-de-obra na indústria diminuiu em 31%.

A tabela 7 registra as jornadas de trabalho na indústria, na região da Grande São Paulo e o percentual dos que trabalharam mais do que a jornada legal de trabalho.

Tabela 7 - Jornada Média Semanal dos Assalariados, na Indústria ⁽¹⁾ na Grande São Paulo 1985 a 1995

Indústria		
Ano	Horas	Trabalharam mais que a Jornada Legal (%)
1985	46	22,4
1986	46	22,8
1987	46	20,3
1988	45	31,3
1989	44	42,1
1990	43	34,8
1991	43	38,3
1992	42	36,7
1993	43	36,7
1994	43	39,8
1995	43	42,5

Fonte: Dieese/Seade. Ped-SP - Pesquisa de emprego e desemprego, in: Dieese, *Anuário dos Trabalhadores 1996-97*, p. 97.

Nota: (1) A média semanal de horas trabalhadas é resultado das médias semanais durante o ano.

Obs.: a) A média de horas trabalhadas exclui os que não trabalharam na semana.

b) A partir de novembro de 1988, a jornada legal passa de 48 para 44 horas semanais.

A relação entre o aumento da produtividade e a desocupação da mão-de-obra observada na atual conjuntura, onde se intensifica a utilização da mão-de-obra e modernização dos meios de produção, atua contra os interesses dos trabalhadores. Na década de 80, ocorriam aumentos na demanda e as empresas imediatamente respondiam com a contratação de novos trabalhadores; isso, hoje, não ocorre mais. A redução da jornada de trabalho significaria muito mais do que melhoria da qualidade de vida para os trabalhadores, resultaria principalmente na geração de empregos. Quando estas empresas pagam horas extras a seus funcionários elas deixam de contratar outros trabalhadores e com isso não geram mais empregos, e como a produtividade é medida através da divisão da produção

pelo número de trabalhadores, essa relação aumenta. Os trabalhadores lutam pela redução da jornada de trabalho tal que do total de 1.258 greves ocorridas no ano de 1996, 11,5% reivindicavam redução da jornada de trabalho.

O setor industrial, conforme publicou a Revista Conjuntura Econômica de abril de 1987, registrou pela sétima vez consecutiva uma queda anual do nível de emprego em -11,1%, o que significa uma redução de 34,3% da mão-de-obra ocupada no período de 1989 a 1996.

Apesar da queda significativa no nível de emprego, muito pouco se alcançou em termos de redução da jornada; hoje o que os operários das montadoras conseguiram foi uma flexibilização da jornada de modo que em determinados meses do ano onde ocorre um maior volume de vendas os trabalhadores trabalham com jornadas maiores para compensar a redução desta jornada nos meses de queda do volume de vendas onde se tem uma produção menor.

3.2.1 - O Desemprego na Região do ABC Paulista

Na região de São Bernardo do Campo em 1996, foram demitidos 2.607 trabalhadores das montadoras, considerando-se os últimos 12 meses chega-se a 5.464 demitidos contra 468 admissões neste mesmo ano, e acumulando apenas 826 admissões no mesmo período⁷.

(CAMPOS, 1997, p. 12) *“São Paulo começou a perder base industrial devido a um conjunto de fatores - a escassez de espaço físico, os aluguéis caros e os altos impostos, um processo que se iniciou em meados dos anos 70. O movimento intensificou-se nos anos 80 pela pressão exercida pelos sindicatos, e as novas plantas rumaram para o interior ou a estados que estivessem dando incentivos fiscais”*.

(BUENO, 1997, p. 8) constata que *“o custo da mão-de-obra seria 25% a 30% mais barato em outras localidades do que no ABC, onde também o risco político de ocorrência de greves chega a ser 164 vezes, em média, maior do que quando comparado com outras cidades do estado e das regiões Sul e Sudeste como um todo”*.

⁷ DIEESE. Indicadores: Emprego e Salário. Metalúrgicos do ABC, junho de 1996.

Contudo, para Antônio Carlos Cordeiro, diretor da Consultoria Simonsen Associados, essa interiorização das fábricas é consequência do desenvolvimento do país.

A tabela 8 apresenta o número de trabalhadores e o nível médio de emprego em São Bernardo do Campo e Santo André, na qual se observa claramente a redução ao longo do período do emprego nesta região.

**Tabela 8 - Média de Trabalhadores e Nível Médio de Emprego
São Bernardo do Campo e Santo André**

Ano	Nº de Trabalhadores (Média) SBCampo*	Nº de Trabalhadores (Média) Santo André*	Nível de Emprego (Médio) SBCampo	Nível de Emprego (Médio) Santo André
1987	107,502	30.590	100	100
1988	102.735	30.055	95,6	98,3
1989	103,258	30.118	96,1	98,5
1990	103.448	28.326	96,2	92,6
1991	92.852	21.891	86,4	71,6
1992	86.186	19.527	80,2	63,8
1993	82.154	18.566	76,4	60,7
1994	81.157	17.817	75,5	58,2
1995	80.704	17.764	75,1	58,1
1996	74.705	15.212	69,5	49,7

Fonte: DIEESE. Indicadores: Emprego e Salário, Metalúrgicos do ABC, 1996.

(*) Estimado para o total das empresas de SBCampo. e Santo André

Nota: atualizado até 07/96

3.2.2 - O Desemprego na Indústria Automobilística Brasileira

“No decorrer da década de 80, com: 1) a oscilação (quedas e recuperações) da produção de veículos devido à crise e instabilidade econômica brasileira; 2) a introdução de novas tecnologias no processo produtivo objetivando a produção de modelos para exportação; 3) a criação da Autolatina que juntou duas distintas empresas (Volks e Ford), o emprego na indústria automobilística - no ABC e no país como um todo - passou a sofrer uma constante contração: de cerca de 134 mil empregados na produção de autoveículos em todo o país em 1980, passa para 129 mil em 1986, 113 mil em 1987 e 110 mil em agosto de 1995.”(DIEESE, 1995, p. 15)

Apesar da queda significativa do nível de emprego nos diversos setores da economia, as montadoras de veículos exercem grande influência na ocupação de mão-de-obra. Essas empresas ao se instalarem no Brasil empregaram uma grande parte dos trabalhadores que aqui se encontravam desocupados e segundo o Dieese, eram as que pagavam os melhores salários além de oferecerem uma série de benefícios a seus funcionários. Essas indústrias desempenharam sem dúvida alguma um papel de extrema importância para a alavancagem da economia da região do ABC, servindo de estímulo para que outras indústrias ali se instalassem.

Em 1987 haviam 203.000 metalúrgicos na região do ABC, em 1996 este número se reduziu para 132.634, ou seja, em 53,05%.

As causas do desemprego na indústria são muitas.

Primeiro pelo baixo crescimento econômico, provocado pela redução da atividade econômica e como consequência das baixas taxas de investimentos por motivos já discutidos antes. Em 1975 os investimentos representam 26% do PIB, 10 anos após este percentual caiu para 16% chegando a 94 com apenas 15%.

Uma outra causa a ser apontada é a reestruturação produtiva, a modernização dos meios de produção e a exploração da mão-de-obra já empregada. Com base nos dados do DIEESE e ANFAVEA, nas montadoras, por exemplo, em 1986 cada trabalhador produzia 8,2 autoveículos ano, em 1991 a produtividade aumentou para 8,8 autoveículos por trabalhador ao ano e com a

reestruturação produtiva estes números saltaram para 15,7 autoveículos em 1995. Esta melhoria da produção pode ser verificada também na produção de autopeças, que em 1989 geraram US\$ 39 mil por trabalhador ao ano e em 1995 praticamente dobrou passando para US\$ 76 mil⁸.

“O conceito de inovação tecnológica estimula o crescimento permanente e o emprego tem enfrentado uma obstinada oposição ao longo dos anos. No primeiro volume do Capital, publicado em 1867, Karl Marx argumentava que os produtores procuravam continuamente reduzir os custos da mão-de-obra e obter maior controle sobre os meios de produção substituindo trabalhadores por bens de capital, sempre e onde for possível. Os capitalistas não lucram apenas com a maior produtividade, custos reduzidos e maior controle do processo de produção, mas paralelamente com a criação de um imenso exército de trabalhadores desempregados, cujo poder de trabalho está prontamente disponível para exploração em algum outro lugar da economia.” (Rifkin, 1995, p. 16)

A terceirização também deve ser indicada como uma das colaboradoras para o aumento da massa de desempregados, muito embora essas empresas contratem trabalhadores para prestar serviços terceirizados, a exploração destes é muito maior, muitas empresas trabalham com longas jornadas de trabalho realizando as tarefas com um número menor de pessoas e com salários mais reduzidos, gerando um excedente de mão-de-obra nas fábricas.

“Embora menos freqüente, não se pode negar, porém que a terceirização da produção também venha ocorrendo e, em alguns casos, com impacto significativo no indicador de produtividade: é o caso da indústria automobilística, que, nos últimos anos, passou a importar grande parte de suas peças e componentes (ou seja, o volume do produto final não se altera, mas deixam de ser contabilizadas as pessoas encarregadas da produção de etapas intermediárias.”(Rodrigues, 1997, p. 40)

Um quarto fator que contribui para o resultado desastroso do índice de desemprego no país refere-se às importações que, segundo o Dieese (1996), “cada conjunto de 16 carros importados em 1995 significará a perda de 4,3 postos de trabalho, sendo um posto nas montadoras ($16 \times 0,062$) e 3,3 no restante da cadeia produtiva”.

⁸ Publicação do Dieese. Análise de Conjuntura, 1996.

3.2.3 - A Produtividade na Indústria Automobilística Brasileira X Desemprego

A produção foi quem mais sofreu mudanças com o processo de integração do mercado mundial.

Após a abertura do mercado a produção das fábricas de carros voltou-se para a produção dos mais diversos modelos para diferentes mercados consumidores, entretanto a política nacional de informática, que restringiu a importação de equipamentos microeletrônicos, causou um certo atraso no processo de informatização das empresas brasileiras. A necessidade de modernização surge devido a subordinação das subsidiárias instaladas no país as suas matrizes. Assim um automóvel produzido no Brasil deverá dispor da mesma ou bem próxima tecnologia de um outro produzido em sua matriz, além da redução do tempo nos projetos, produção "just-in-time" e estoques, com uma qualidade assegurada em qualquer das suas subsidiárias.

No momento o que se pode dizer dos freqüentes aumentos ocorridos na produtividade da indústria ao longo da década de 90, é que deve-se sobretudo as novas tendências tecnológicas com a modernização dos meios de produção e pela maior intensificação da mão-de-obra empregada.

No Brasil, apesar de possuir um grande complexo industrial nas grandes metrópoles, são alarmantes as taxas de desemprego. Mesmo com a isenção de impostos e incentivos concedidos pelo governo, há dificuldades para se instalar novas indústrias e não cede a taxa de desemprego.

Conforme se verifica na tabela 9, o emprego na indústria automobilística oscilou com a produção do setor. Desde sua implantação a indústria automobilística no ABC apresentou uma produção crescente e o número de empregos gerados não acompanhou esse crescimento; nos períodos de diminuição da produção, devido a uma queda do volume de vendas, ocorreu uma retração no nível de emprego.

Ao longo dos anos foram constantes as quedas no nível de emprego no ABC, ora por redução da atividade, ora por desaquecimento das vendas, modernização dos meios de produção, abertura de novas fábricas em outras

regiões, ao passo que em 1975 as montadoras do ABC contribuíam com 72,5% do emprego total, em 1990 este percentual caiu para 59,4%.

Ainda nesta tabela, no período de 1980 a 1995, podemos verificar momentos diferentes na evolução das montadoras no Brasil. Em 1986, com o Plano Cruzado, ocorreu um aumento da produção e conseqüente aumento da demanda por mão-de-obra. Já em 1988, se verifica um aumento da produção apesar da queda do nível de emprego, justificável pelo ganho de produtividade de 8,2 veículos por trabalhador em 1986, para 9,5 em 1988 (verificar gráfico 5).

. Em 1990, apesar da produção manter-se relativamente estável, o processo de modernização e abertura iniciado no governo Collor, contraiu a utilização dos trabalhadores industriais. Nos anos de 1991 e 1992, com o ganho de produtividade ocasionado pela modernização dos meios de produção de 8,8 para 10,1 respectivamente, novamente ocorre uma redução dos trabalhadores contratados. Já no período que compreende de 1993 a 1995, observa-se claramente que a produção foi crescendo, superando a obtida em 1986 com uma redução de 24,38% da mão-de-obra existente na época e com um ganho de produtividade de 91,46%, chegando em 1995 com uma produtividade de 15,7 carros ano por trabalhador.

Tabela 9 - Produtividade nas Montadoras

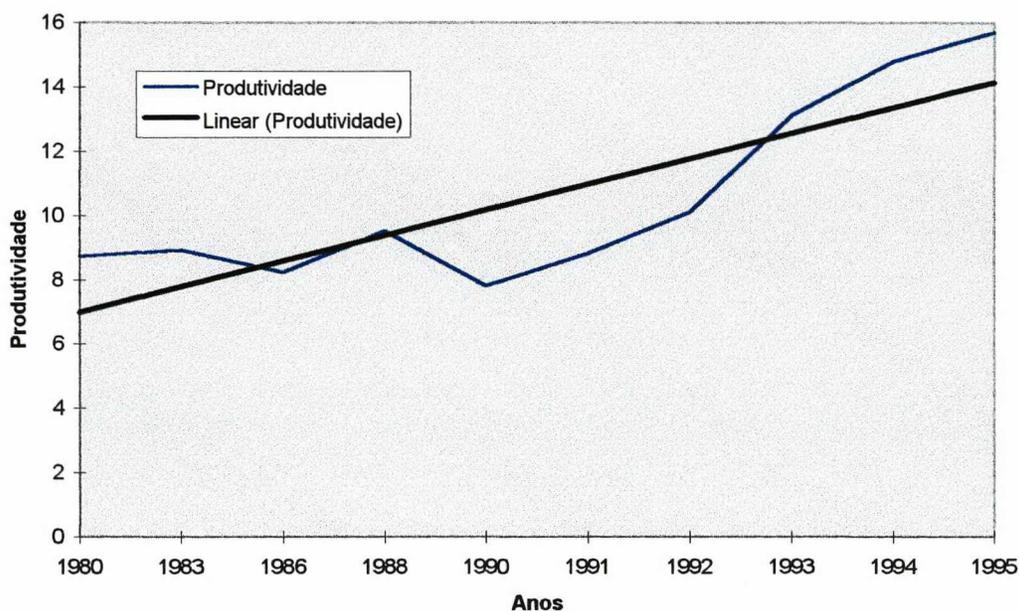
Brasil 1980 a 1995

Ano	Produção (mil)	Emprego(mil)	Produtividade (autoveic/trab)
1980	1.165,2	133,7	8,7
1983	896,5	101,1	8,9
1986	1.056,3	129,2	8,2
1988	1.068,8	113,0	9,5
1990	1.013,3	117,4	7,8
1991	960,2	109,4	8,8
1992	1.073,9	105,7	10,1
1993	1.391,4	106,7	13,1
1994	1.581,4	107,1	14,8
1995*	1.635,6	103,9	15,7

Fonte: DIEESE, com base em dados da ANFAVEA, in: Indústria Automobilística Brasileira, 1996, p.6 *Preliminares.

Através do gráfico 5 percebemos uma forte tendência ao aumento da produtividade ao longo do período proposto, chegando em 1995 com um ganho de 80,46%.

**Gráfico 5 - Produtividade nas Montadoras
Brasil 1980 a 1995**



Fonte: DIEESE, com base em dados da ANFAVEA, in: Indústria Automobilística Brasileira, 1996, p.6

*Preliminares.

Com a produção crescente ao longo do período e a redução do emprego verificada no setor, os ganhos de produtividade são atribuídos ao efeito combinado do uso de novas tecnologias e intensificação dos trabalhadores já empregados. Afinal, ainda que se disponha das horas extras não seria humanamente possível dobrar-se a produtividade dobrando a jornada de trabalho.

CAPÍTULO IV

4 - ESTUDO DOS SALÁRIOS

Este capítulo é objetivo maior deste estudo. Nele será feito um comparativo dos salários com a evolução da indústria automobilística, quanto o setor evoluiu, o poder dos sindicatos representantes dos trabalhadores, as comissões de fábrica, da influência dos planos de estabilização, dos salários por função em algumas montadoras e um acompanhamento das greves dos metalúrgicos das montadoras instaladas na região do ABC paulista.

Pôr fim, poderemos concluir que o setor além de dinâmico, competitivo, diversificado e altamente produtivo, possui uma das maiores organização sindical da América Latina que hoje encontra-se debilitada devido a elevada taxa de desemprego. Esta região que tem sido considerada o centro de excelência do país em termos de salário na indústria, principalmente da categoria dos metalúrgicos; devido ao acelerado processo inflacionário dos anos 80 e início dos anos 90 esses trabalhadores tiveram seus rendimentos reduzidos à metade.

4.1 - Definição de Salário

Segundo a definição de Sandroni (1987): *salário é a "remuneração em dinheiro recebida pelo trabalhador pela venda de sua força de trabalho. Costuma-se incluir também como parte integrante do salário, vestimentas e calçados especiais, alimentação e transporte que a empresa coloca à disposição do empregado. Há ainda o que se convencionou chamar de salários indiretos, que são os benefícios sociais originários de contribuições feitas pelos patrões, pelo Estado e, em parte pelo conjunto dos trabalhadores. São os auxílios de doença, o abono familiar, os seguros de vida, etc."*

O salário é a remuneração da força de trabalho que, para Marx, deveria atender as necessidades básicas de sua reposição.

O salário se redefine de duas maneiras. O salário nominal se refere a soma da quantia em dinheiro recebida pelo trabalhador quando vende sua força de trabalho, enquanto que o salário real é quem determina o poder de compra destes trabalhadores.

4.2 - O Salário nas Montadoras de Veículos: um estudo

Para se começar uma análise das políticas salariais dos metalúrgicos das montadoras de veículos é de suma importância verificar todo o contexto político e econômico vivido pelo país.

No período de janeiro a novembro de 1984, segundo publicou a Fiesp, a indústria cresceu 7,1% e as vendas 6,0%. Em contrapartida as horas trabalhadas na produção cresceram apenas 3,4%. A pesquisa atribui a este fato as reduções das contratações e no aumento da produtividade devido a utilização de horas extras que podem ser verificadas na tabela 7 do capítulo III. Com estas informações, a Fiesp pode concluir que o aumento de 2,7% do salário médio real conquistado pelos trabalhadores, deve-se também pela prática dessas horas extras.

Estes dados apresentados pela Fiesp contrastam com outra realidade sustentada pelo Dieese, segundo o qual entre 1980 e 1984 a categoria dos metalúrgicos teve seus salários médios reajustados em 22,8 vezes conforme o INPC na mesma proporção. No entanto o custo de vida da família nesse período reajustou-se 24,4 vezes. Se considerarmos uma evolução dos salários médios junto ao Dieese no período 80-85, se verifica um certo crescimento dos salários médios dos metalúrgicos acima do custo de vida, sendo 128,9 para o salário contra 89 para o custo de vida da família.

A indústria automobilística é considerada o carro-chefe da industrialização brasileira, responsável pelo desenvolvimento de seu complexo industrial e inserção no mercado mundial, dispõe de um potencial mercado consumidor, é constituída por empresas dinâmicas, diversificadas e com tecnologia avançada que estão em constante processo de modernização e absorvem uma camada substancial de trabalhadores com a criação de empregos diretos e indiretos.

Ao longo dos anos foram freqüentes as perdas salariais provocadas pela ausência de uma política salarial que reajustasse os rendimentos de acordo com o processo inflacionário que agravou o quadro econômico do país. Muito

embora tenha se reduzido o poder aquisitivo dos trabalhadores, as mobilizações dos metalúrgicos do ABC, amparados por um sindicato combativo que durante a década de 80 marcou significativas transformações, fez com que em muitas das negociações os metalúrgicos, pelo menos os das montadoras de automóveis, fossem mais beneficiados do que outras categorias. Muito embora tenha oscilado no decorrer do tempo com uma tendência maior ao declínio e redução do poder de compra, a categoria dos metalúrgicos em especial das montadoras do ABC paulista, possuem hoje uma média salarial mais elevada, se comparada com outras categorias de trabalhadores no Brasil. Fruto do amadurecimento da consciência no processo de luta de classe que os metalúrgicos acumularam no decorrer dos anos.

“A disciplina, a dedicação ao trabalho, o entusiasmo dos trabalhadores brasileiros contrastam profundamente com as agitações e convulsões que afligem atualmente todos os países desenvolvidos da área capitalista.. Nossos técnicos acreditam não existir hoje, em nenhuma parte do mundo, rendimentos tão elevados como os da indústria automobilística brasileira.”⁹

Entretanto não é fácil manter salários equilibrados com uma economia inflacionária, num país onde não existe uma política salarial que preserve o poder de compra dos trabalhadores assalariados. Por isso se diz que a inflação consome o salário do trabalhador; e hoje acumuladas as perdas salariais da categoria em períodos inflacionários, verifica-se uma radical mudança em relação a citação acima.

Um fator que inibe o aumento de salários é a formação de um “exército industrial de reserva” que soma uma multidão de desempregados e pessoas dispostas a trabalhar por qualquer salário, que acabam por reduzir a força dos trabalhadores que lutam por melhorias salariais.

Apesar da variação existente na média dos salários da categoria, que representa os diversos setores de produção e dos salários por função, foi considerado como exemplo o salário médio das montadoras do ABC.

⁹ Depoimento do superintendente geral da FIAT no Brasil, em julho de 1972, conforme resoluções do 1º Congresso dos Trabalhadores Metalúrgicos de São Bernardo do Campo, em setembro de 1974. In: O novo sindicalismo de Ricardo Antunes, p. 121.

A tabela 10, apresenta os salários médios de uma das montadoras do ABC, a Volkswagen, no período de 1985 a 1995.

Considerando o salário de dezembro de cada ano para efeito de análise, e comparando-o ao salário mínimo necessário calculado pelo Dieese deflacionado pelo dólar comercial do último dia útil do mês, até dezembro/96, verificou-se que muito embora não se tenha dados de quantos metalúrgicos ganham próximo a essa média salarial ou dos que ganham abaixo deste valor, o salário médio manteve-se acima do mínimo necessário calculado pelo Dieese.

**Tabela 10 - Salário Médio Volkswagen X Salário Mínimo Necessário Dieese
1985 a 1995**

Em R\$

Anos	Salário Médio Volkswagen Dezembro	Salário Médio Volkswagen Média do Ano	Salário Mínimo Necessário Dieese dezembro*
1985	488,41	530,45	263,07
1986	548,12	573,48	339,86
1987	499,12	523,50	341,84
1988	559,08	533,22	369,85
1989	612,97	600,57	431,95
1990	510,89	654,63	416,94
1991	704,60	702,33	411,46
1992	821,69	751,05	422,86
1993	762,47	801,21	464,28
1994	1.298,23	1.009,73	896,59
1995	1.434,57	1.370,58	815,59

Fonte: DIEESE, in: Indicadores: Emprego e Salário. 1996, Subseção Metalúrgicos do ABC e Anuário dos Trabalhadores

* Deflator - Dólar Comercial (último dia útil do mês)

Aproveitou-se uma pesquisa do Dieese¹⁰, em maio de 1991, o salário médio da Mercedes-Benz era de US\$ 535, o que equivalia a 6,5 salários

¹⁰ Dieese. Mercedes Benz a estrela de brilho desigual. Trocando em miúdos. Out/91.

mínimos¹¹, salário mínimo constitucional este que deveria atender as necessidades de um trabalhador e sua família (2 filhos). Como o piso nacional não corresponde a necessidade de reprodução da força de trabalho do próprio trabalhador partiu-se para uma análise voltada ao salário mínimo necessário calculado pelo Dieese, que proporcionaria uma melhor condição de vida para os brasileiros.

Segundo cálculo do Dieese este salário em 1991, era de US\$ 448,50, ou seja, algo bem próximo da média paga pela empresa apesar de não dispor da distribuição destes rendimentos, verifica-se que neste período essas indústrias pagavam apenas o estritamente necessário a reprodução da força de trabalho de seus operários.

Em dezembro de 1995 verificou-se uma realidade mais positiva para os trabalhadores do setor automobilístico. Nas montadoras de São Bernardo o salário médio era de R\$ 1.128,79 e R\$ 2.858,33 para horistas e mensalistas, respectivamente. A média correspondia a R\$ 1.417,16 e o salário mínimo do Dieese em dezembro do mesmo ano representava 57,5% deste valor.

Na tabela 11, tem-se o maior salário por função pago em quatro montadoras do ABC. Se considerarmos uma jornada de 42 horas semanais verifica-se o menor salário de R\$ 475,44 na Mercedes-Benz e o maior de R\$ 1.693,44 na Volks, sem considerar o descanso semanal remunerado. Apesar de não dispor da distribuição dos rendimentos entre os metalúrgicos das montadoras o que se verifica é que há muitas funções em que o salário fica muito abaixo da média da categoria.

¹¹ Salário mínimo fevereiro de 1991 US\$ 67,5

Tabela 11 - Maior Salário Por Função (salário/hora em R\$) - março 1996

Funções/Empresas	VOLKS	FORD	SCANIA	MERCEDES
Afiador de ferramentas	8,01	7,53	7,42	6,73
Ajudante de produção	4,48	4,20	3,35	2,83
Ajustador mecânico	6,87	6,45	-	6,73
Almoxarife	5,15	4,84	4,77	4,77
Eletricista de manutenção	10,08	9,47	8,94	8,42
Ferramenteiro	10,08	9,47	8,94	8,42
Fresador ferramenteiro	10,08	9,47	-	8,42
Guarda/Vigia	5,15	4,84	4,77	4,52
Inspetor de qualidade	8,01	7,53	7,43	7,43
Mecânico de manutenção	10,08	9,47	8,94	8,42
Montador	5,15	4,84	4,77	4,12
Motorista	5,15	4,84	-	4,52
Operador de CNC	10,08	9,47	8,94	8,42
Operador de máquina	5,15	4,84	-	4,52
Pintor	5,90	5,54	5,71	5,02
Prensista	5,15	4,84	-	4,12
Retificador de ferramentaria	10,08	9,47	8,94	8,42
Serralheiro	6,87	6,45	5,71	6,73
Soldador	6,87	6,45	5,71	6,06
Torneiro de manutenção	8,01	7,53	7,42	7,49
Torneiro ferramenteiro	10,08	9,47	7,42	-
Menor salário pago na empresa	3,41	3,21	3,35	2,83

Elaboração: Subseção Dieese - Metalúrgicos do ABC

No exemplo da tabela 12¹², dos veículos a álcool, se percebe a queda dos gastos com salários em relação ao preço de vendas dos veículos. A mão-de-obra que representava 6,4% em março/86 chegou a dez/92 com 2,5%; a matéria-prima também aponta tendências declinantes, reduzindo-se em 15,75% no período entre março/86 com 34,6% e em dez/92 com 18,85%, em contrapartida os lucros foram aumentando, começou com 10,5% em março/86 chegando a 24,46% em dez/92. Os impostos também se reduziram, hoje ocorre inclusive isenção total em alguns casos, por parte do governo.

¹² O último dado disponível para análise da tabela é de 1992 fornecido pelo Dieese; após a "abertura de mercado" as montadoras têm aumentado a importação de autopeças de diferentes países, dificultando a coleta de dados para a pesquisa. O valor final do último período não fecha os 100% pois apresenta uma diferença conforme verifica-se no anexo II.

**Tabela 12 - Estrutura do Preço dos Automóveis Brasileiros
(movidos a álcool, em %)**

itens	mar/86	dez/86	jun/88	jan/89	dez/90	nov/91	dez/92
mão-de-obra	6,4	3,3	3,3	2,9	2,5	2,8	2,5
matéria-prima	34,6	18,1	24,5	24,3	25,3	22,3	18,85
excedente fabr. (bruto)	10,5	13,0	19,3	20,1	22,9	25,2	24,46
margem do comerc.	12,5	9,0	11,6	12,0	11,9	10,8	8,02
impostos	35,9	56,6	41,3	40,7	37,4	38,9	20,84
preço total	100	100	100	100	100	100	74,67

Fonte: DIEESE

De acordo com dados do Dieese e Seade em 1987, o perfil dos trabalhadores de baixa renda da região metropolitana de São Paulo, que corresponde a uma parcela dos 25% mais pobres da população, eram pessoas em plena atividade econômica e principalmente alfabetizadas.

A remuneração dessas pessoas era próxima a um salário mínimo e que o período de 1985 a 1986, de acordo com as negociações de diversas categorias, essas pessoas tiveram aumentos substanciais de seus salários, ficando bem acima do mínimo na época. Ainda nesta mesma pesquisa verificou-se que entre a indústria, comércio e serviços, a primeira registrou os menores rendimentos de taxa de crescimento entre ocupados e assalariados. As taxas de ocupações cresceram de 1% em 1985 para 8,4% em 1986 e os assalariados de 0,1% em 1985 para 7,2% em 1986, provocados pelo crescimento da economia promovida pelo Plano Cruzado. Mesmo assim os valores pagos pela indústria continuaram mais elevados em relação ao comércio e serviços.

Considerando-se o período do qual há disponibilidade de dados, verifica-se que tanto o nível de emprego quanto os salários não acompanharam o crescimento do setor nem mesmo no "milagre" dos anos 70; mesmo com a produção e as vendas crescendo a elevados níveis.

Como já é de conhecimento, o setor automobilístico brasileiro é composto por inúmeras empresas que absorvem uma massa de trabalhadores, além

de ser um setor que se encontra em constante processo de modernização e inovação, e para isto conta com uma mão-de-obra com um certo grau de qualificação, onde muitas vezes a exploração é maior. Hoje face as elevadas taxas de desemprego, os trabalhadores procuram manter-se mais na defensiva protegendo seu emprego e as negociações antes feitas entre os sindicatos e a patronal, agora transferem-se para o interior das fábricas ficando somente entre os trabalhadores e a patronal ocasionando uma “dessindicalização”, um enfraquecimento dos sindicatos.

Entretanto a insaciável busca do lucro maior faz com que essas empresas determinem preços elevados a seus consumidores e apesar das reduções de impostos concedidas pelo governo, os ganhos com a redução destes tributos não são repassados para os salários dos trabalhadores, e sim promovem aumentos dos lucros para seus investidores.

Vejamos agora alguns exemplos entre o salário do trabalhador em relação ao preço do veículo vendido (no mercado interno).

Os gastos com os trabalhadores representados no preço dos veículos tem se reduzido tendencialmente. Em períodos inflacionários isto se torna mais visível, pois enquanto os salários são corroídos pela inflação, esta eleva os preços dos veículos a altas taxas.

A redução dos gastos com os salários dos trabalhadores pode ser atribuída a inflação elevada do período que aniquilou todo o salário e pelos aumentos excessivos nos preços dos veículos que, conforme publicou o Dieese, enquanto a matéria-prima aumentou 42,27% e os salários 25,53% entre 1986 e 1989, os veículos tiveram uma alta de 56,69%.

A perda salarial da categoria pode ser melhor visualizada se comparada aos preços dos automóveis no mesmo período. Para exemplo levou-se em consideração dois exemplos já calculados pelo Dieese; o passat, e o Kombi.

Vejamos o primeiro exemplo:

De acordo com a pesquisa do Dieese em abril de 1987, um ferramenteiro de uma das montadoras de São Bernardo precisava juntar 6 meses de seu salário para comprar um automóvel de marca Passat. Em março de 1988

este mesmo ferramenteiro precisava de 17 vezes o seu salário para adquirir este veículo. Em 1995, eram precisos 21 salários médios da categoria para a aquisição do novo modelo lançado.¹³

Passemos agora para o Kombi.

Em janeiro de 1985 eram precisos 12,3 salários médios da categoria para que um trabalhador pudesse adquirir um veículo modelo Kombi. Em julho do mesmo ano os salários tiveram uma melhora precisando os metalúrgicos de 9,6 vezes a média de seus salários para comprar o veículo, ao final de 85 esta relação já havia aumentado. Em 1986 com o gatilho salarial, proposta do governo no Plano Cruzado, os trabalhadores conseguiram elevar e manter seus salários ao longo do plano, entretanto em novembro deste ano com a quebra do plano começaram-se as perdas salariais e a inflação que desencadeou no período agravou o arrocho dos salários. Em janeiro de 1990, pior fase dos salários para a categoria eram precisos 30,7 salários médios, ainda que nos meses seguintes os reajustes salariais colaboraram para amenizar as perdas, já em janeiro de 1991 eram precisos novamente de 29,6 salários médios. Após o Plano Real com a estabilidade econômica e a redução da inflação, os trabalhadores tem conseguido manter uma relação bem próxima a de 1985 com 12X1. A título de informação, em 1980 a média de salários da categoria em relação ao Kombi era de 6,9x1 e o ano seguinte de 7,5x1, desde então os salários começaram a acumular sucessivas perdas.

¹³ O dado referente a 1995 foi estimado através do preço de mercado do veículo em relação ao salário médio da categoria em dezembro/95. Não consta na pesquisa.

Tabela 13 - Preço do Kombi em Relação ao Salário Médio dos Metalúrgicos do ABC - 1985 a 1996

Mês/Ano	Nº Vezes	Mês/Ano	Nº Vezes
jan/85	12,3	jan/91	29,6
jul/85	9,6	jul/91	14,2
dez/85	13	dez/91	21,2
jan/86	10,5	jan/92	25,8
jul/86	9,2	jul/92	19
dez/86	17,6	dez/92	19,7
jan/87	15,2	jan/93	20,5
jul/87	18,5	jul/93	14
dez/87	20,3	dez/93	14,7
jan/88	21,6	jan/94	15
jul/88	23,7	jul/94	12,5
dez/88	24,2	dez/94	10,8
jan/89	19,4	jan/95	11
jul/89	18,2	jul/95	11,3
dez/89	22,9	dez/95	11,3
jan/90	30,7	jan/96	11,2
jul/90	15,9	jul/96	12,2
dez/90	25,4	dez/96	12,4

Fonte: DIEESE.

No decorrer do estudo pode-se perceber as freqüentes quedas no poder aquisitivo dos salários agravando-se nos períodos onde a inflação foi mais elevada, exceto no Plano Cruzado onde o gatilho salarial pode elevar o teto salarial repassando parte da inflação acumulada no período para os salários. Como pode ser observado no exemplo do veículo Kombi, o quadro se agravou nos anos 90 e 91 com grandes perdas do poder aquisitivo; o entanto os acordos da categoria junto a patronal no período 93/94 fez com que os trabalhadores conquistassem reajustes acima da inflação, garantindo aos metalúrgicos, pelo menos os das montadoras, aumentos significativos de seus salários se comparados aos demais metalúrgicos.

Quando se refere as montadoras da indústria automobilística é bom lembrar que este é o setor mais produtivo do país o qual se determina os salários para os mais diversos setores da nossa indústria.

4.3 - Os Efeitos dos Planos de Estabilização Sobre os Salários

A década de 80 marcada pela estagnação, inflação e freqüentes arrochos salariais, fortaleceu o sindicalismo que durante o período participaram de todos os acontecimentos políticos do país, procurando amenizar as perdas que revertem sempre para os trabalhadores.

Ao longo dos anos foram se acumulando as perdas salariais provocadas pelo processo inflacionário sem uma política salarial correspondente e o poder aquisitivo dos trabalhadores foi se reduzindo.

O gatilho salarial, proposto pelo governo no Plano Cruzado, funcionou como uma arma para reduzir as perdas e as conseqüências do processo inflacionário sobre os trabalhadores. O Plano partia do seguinte princípio: toda vez que ocorresse uma perda acumulada de 20% do poder aquisitivo dos trabalhadores, calculados através de índices inflacionários, no caso o IPC, estes teriam seus salários reajustados no mesmo valor. Cada percentual da inflação que ultrapassasse a esses 20% seria repassado para os índices posteriores. Apesar das baixas taxas inflacionárias, os reajustes ocorreram com muita freqüência. Em 1987 com o Plano Bresser, a correção dos salários pela média dos seis meses, provocou grandes perdas do poder aquisitivo dos trabalhadores; começando então um caminho incomensurável de perdas salariais, as quais até hoje os trabalhadores sofrem as conseqüências e ainda não conseguiram repor essas perdas as suas remunerações.¹⁴

Com o gatilho, em meados de 86 os salários tiveram um aumento real de 19%. Em contrapartida, já em 87 os salários encontravam-se defasados a níveis de 1984. Isto se deve a não correção integral dos salários pela inflação decorrente do período e ao final do "gatilho" proposto pelo ministro Bresser Pereira que substituiu a Dilson Funaro.

No Plano Bresser, ao invés de se recuperar o poder aquisitivo dos trabalhadores não conquistados com o Plano Cruzado, aumentou-se ainda mais o arrocho salarial promovidos por políticas salariais e inflacionárias fracassadas, e

¹⁴ DIEESE. Boletim Dieese, 1987

mais uma vez quem sofreu as perdas foram os trabalhadores. A política salarial do Plano Bresser consistia na correção salarial com base na inflação passada, ou seja, como o plano de redução da inflação fracassou, as correções sobre os salários eram sempre menores e atrasadas, continuando os trabalhadores deste modo a acumular perdas e arrocho salarial.

Assim como o Plano Cruzado em 1986 e o Plano Bresser em 1987, o Plano Verão em 1989 não surtiu efeitos sólidos para o quadro econômico nacional.

Conforme estudos e pesquisas do Dieese de janeiro de 1989, a inflação estimada pelo órgão para repor as perdas salariais seria de 50%. Dias após o governo publicou a taxa oficial de 70,28%. Mais uma vez as vítimas da inflação sofreram os atropelos, ficando os trabalhadores com uma defasagem de 41,27% e 49,91% em relação a março de 1986, ou seja, em menos de 3 anos os trabalhadores tiveram seus rendimentos reduzidos pela metade.

Na virada da década, no início dos anos 90, também não foram nada fáceis para os trabalhadores; as greves, as lutas pela reposição das perdas ocorridas nos anos 80 não cessaram e o governo do então presidente Collor reduziu ainda mais o poder aquisitivo dos trabalhadores, chegando a 45,6% o salário real da categoria como pode ser observado no gráfico 6.

Uma pesquisa¹⁵ do Dieese/Seade na Grande São Paulo, mostra que os metalúrgicos recuperaram perdas salariais de abril de 91 e abril de 92 e desde março de 93 vinham tendo reajustes equiparados a inflação. Ainda na mesma pesquisa os metalúrgicos do ABC foram a única categoria a completar 12 meses consecutivos com reajuste. Nas montadoras, ao longo do período 93/94, os trabalhadores conquistaram reajustes de 11% acima da inflação. Deste modo, verifica-se que após o Plano Collor até o período que antecede ao Plano Real, ocorre uma pequena recuperação dos rendimentos em apenas 9,5%; continuando assim os salários reduzidos pela metade até o período 95/96.

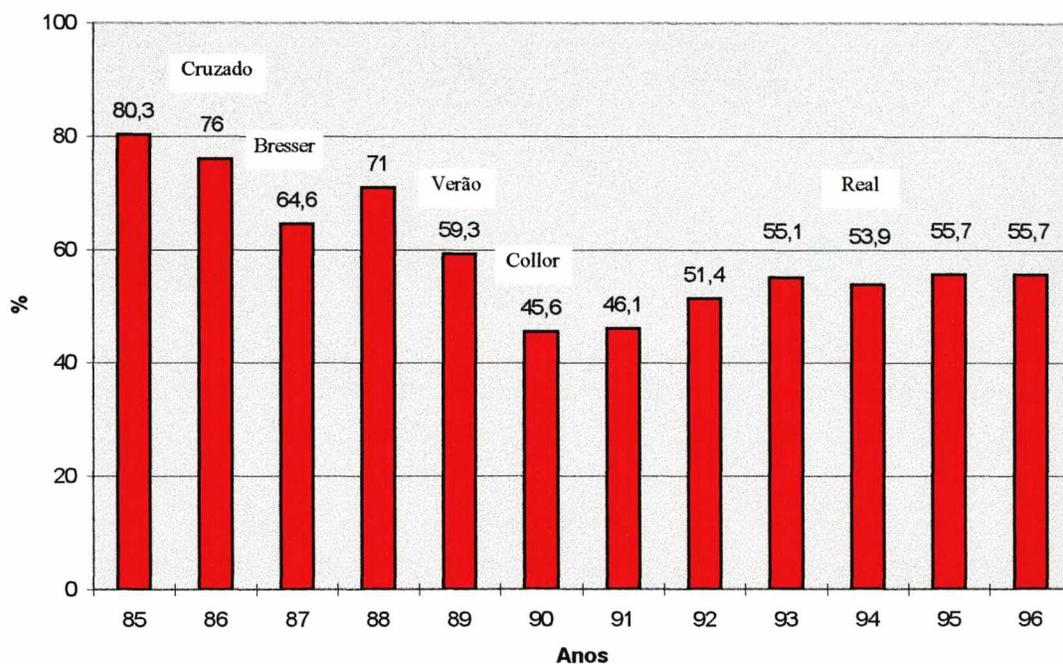
No gráfico 6 verifica-se que nos períodos em que se implantou um plano econômico os salários foram fortemente rebaixados pois ocorre uma aceleração da inflação onde os preços são superestimados; em contrapartida há um

¹⁵ NEUMANN, Denise. Os novos ventos do ABC. *Revista Ligação*. São Paulo: ano 3, n. 8, nov/dez/94 e jan/95. P. 30-32.

congelamento dos salários. Neste gráfico, temos o salário real de toda a categoria dos metalúrgicos no ABC; e não apenas das montadoras.

Muito embora o Plano Real tenha reduzido significativamente a inflação, apreciada no gráfico 7, os trabalhadores continuam com as perdas salariais acumuladas ao longo do período estudado.

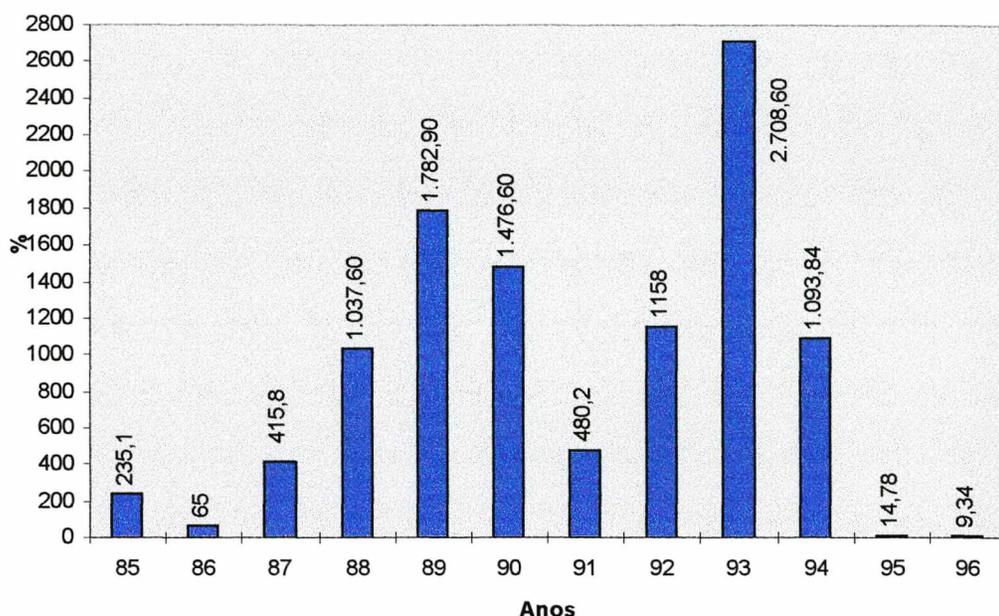
**Gráfico 6 - Salário Real Metalúrgicos do ABC - %
1985 a 1996**



Fonte: DIEESE

Obs.: Refere-se a toda a categoria na região, não é específico das montadoras.

Gráfico 7 - Inflação Anual - Brasil
1985 a 1996



Fonte: Revista Conjuntura Econômica
Obs.: IGP-DI (FGV)

Os planos de estabilização afetam mais duramente os trabalhadores assalariados. O setor automobilístico da indústria, por exemplo, ao primeiro sinal de desaquecimento da economia é um dos pioneiros em demissões em massa e os desempregados tornam-se poderosas armas para reduzirem-se os salários.

Os salários sempre são afetados e de forma negativa, cada vez mais crescem as defasagens e os sindicatos já não conseguem mais reaver as perdas; muito embora a categoria dos metalúrgicos seja representada por um sindicato forte e atuante, os trabalhadores deste setor também sofreram as constantes perdas salariais ao longo do período 85-96.

Num estudo da subseção do Dieese no Sindicato dos Metalúrgicos do ABC em abril de 90, revela-se que no período anterior ao Plano Collor, fevereiro de 90, o salário da categoria (metalúrgicos) foi reduzido a 46,64% de seu valor em abril/85. "O Plano Collor "congelou" os salários nesse patamar, cristalizando uma das maiores perdas já sofridas pela categoria, a exemplo dos demais trabalhadores do país". (Boletim Dieese, abril de 1990, p. 6)

A tabela 14 apresenta a influência dos planos de estabilização sob os salários dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema. Mostra a perda salarial ao longo dos planos, tomando-se o dia 1º de abril de 1985 do governo Sarney igual a 100%, ao final do mês este já havia perdido 7,9 pontos percentuais, chegando a 92,10%. No Plano Cruzado, este já havia se reduzido para 80,59%, sucessivamente, no Plano Bresser a tendência ao declínio acelerou e os salários chegaram a 66,15% daquele valor. No Plano Verão, em janeiro de 1989 estava em 53,55% e no período que antecede o Plano Collor representava apenas 57,21% do valor de abril de 1985. Estas perdas foram oscilando até o Plano Real com 54,30% do salário real de 1º de abril de 1985. Dois anos após o plano, tem-se ainda que os salários continuam reduzidos pela metade.

Tabela 14 - Evolução do Salário Real dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema

Período		1º dia	Último dia
Início do governo Sarney	Abr/85	100	92,10
Plano Cruzado	Mar/86	80,50	80,59
	Nov/86	74,48	72,10
Plano Bresser	Jun/87	83,39	66,15
	Dez/87	72,21	63,27
Plano Verão	Jan/89	91,18	53,55
	Nov/89	98,85	69,90
Plano Collor	Fev/90	98,85	57,21
	Out/90	40,81	35,74
Plano Real	Jul/94	57,60	54,30
	Dez/94	55,10	53,92
	Jan/96	58	57,16
	Dez/96	54,87	54,69

Fonte: DIEESE

Obs.: Refere-se a toda a categoria na região, não é específico das montadoras.

Na tabela 15, no anexo I, tendo como base o mês de janeiro de 1985, início deste estudo, podemos verificar as constantes perdas salariais dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, acompanhados pelo IPC que mede a variação da inflação.

No mês de outubro de 1985 a categoria poderia dispor de 100,85% de seus salários, com a perda no decorrer do mês até o dia do pagamento este correspondia a 91,47%; de acordo com a tabela podemos verificar que desde então foram freqüentes as quedas no poder aquisitivo dos trabalhadores. No Plano Cruzado os salários continuaram com o poder de compra declinante. Em 85 a média do salário real foi de 80,25% e em 86 com o arrocho salarial esta média caiu para 75,97. A ocorrência de tantos planos de estabilização em tão pouco tempo e a ausência de uma política de reajuste salarial que promovesse um aumento real dos salários, achatou fortemente os rendimentos dos trabalhadores e nem mesmo o salário mínimo que tem a proteção constitucional obteve reajustes necessários e equivalentes ao período inflacionário vivido. Em 1987 e 1988 com a inflação na casa dos dois dígitos, o salário real médio anual ficou em 64,56% e 71,02% respectivamente. Em 1989 o poder aquisitivo no dia do pagamento oscilou, não criando nenhuma expectativa otimista para a categoria fechando o ano com a média de 59,29% de salário médio, inferior a de 1988. Em abril de 85, o salário médio da categoria, representava 1.067,93% em relação salário mínimo, ainda nesta mesma tabela verificamos que ao final de 89, em dezembro, esta relação já havia se reduzido a metade ficando em 508%.

Como se pode perceber a inflação acelerada ao longo dos anos 80 e a ineficiência dos planos para eliminá-la acarretou uma série de perdas salariais, o aumento desenfreado dos preços elevam ainda mais as margens de lucro destas empresas que tiveram uma tendência crescente, inversa a dos salários.

A ausência de uma política salarial eficaz fez com que aumentasse as disparidades entre as categorias salariais, algumas conseguiram maiores resultados em negociações dependendo das mobilizações dos movimentos sindicais em outras agravou-se os arrochos.

4.4 - A Câmara Setorial

Comissão de Fábrica:

"Forma de organização dos trabalhadores que reúne representantes dos empregados de uma mesma empresa. Sua atuação se desenvolve em torno das reivindicações concretas surgidas no local de trabalho: aumento de salários, melhoria das condições de trabalho, fixação da jornada de trabalho, contratação e dispensa de empregados, alimentação, transporte e outras. As comissões de fábrica surgiram na Europa no século XIX. Reprimidas na época, atualmente constituem um importante mecanismo das relações trabalhistas nos países europeus. No Brasil, as primeiras comissões de fábrica surgiram após 1945, mas foi a partir das greves operárias de 1978 que elas começaram a ser vistas nos meios sindicais e em certos setores do empresariado como instrumento básico das reivindicações dos trabalhadores, e passaram a ser implantadas em várias empresas."(Sandroni, 1987, p.55)

A Câmara Setorial, instrumento de política industrial, já eliminada pelo governo federal (FHC), procurava manter uma relação harmônica entre o crescimento do setor, as relações de trabalho e os rendimentos dos trabalhadores. Partia do pressuposto de que os salários e preços descreviam uma relação direta, onde os salários eram o meio de sobrevivência dos trabalhadores, em contrapartida compõe também os custos de produção.

De um lado estavam os sindicatos preocupados com a reestruturação do setor automobilístico, a recuperação do poder aquisitivo dos trabalhadores, o novo modelo de produção e retomada da atividade produtiva e a geração de empregos; de outro os empresários interessados em negociar seus preços e gerar mais lucros.

A Câmara Setorial procurava muito mais do que apenas salário e manutenção do emprego, ela visava também o crescimento econômico e o uso de novas tecnologias, afinal a inexistência deste último leva a escassez do emprego por reduzir a participação do setor na indústria, uma vez que este seria excluído do mercado competitivo. A Câmara Setorial visava também maiores controles do processo de terceirização entre outros interesses.

Para os trabalhadores, a Câmara Setorial representava um sistema democrático de negociações junto a empresa e participação da vida político-econômica do país, no próprio local de trabalho. Entretanto, nas negociações o governo concedia isenção de impostos para o setor, os trabalhadores contribuíam elevando a produção e o empresariado incrementava seus lucros. O Estado perdia,

pois deixava de arrecadar, os trabalhadores não tinham seus salários reajustados e o empresariado ganhava cada vez mais.

Vejamos então os principais pontos abordados pela Câmara Setorial:

No que se refere ao nível de emprego - segundo Aloízio Mercadante em entrevista a Revista Ligação de Nov/dez/94 e jan/95 - se não fosse pelos acordos junto ao movimento sindical sobre a política recessiva e de arrocho salarial iniciado no governo Collor, as vendas e a produção do setor automotivo não teriam se recuperado e conseqüentemente resultariam em mais arrocho e no aumento do desemprego.

Sobre os salários, pode-se dizer que a categoria dos metalúrgicos possui um sindicato forte e organizado, que junto com a Câmara Setorial e as Comissões de Fábrica fazem deste o setor da indústria mais avançado em termos de negociações, principalmente na região do ABC, onde já se chegou a negociar reajuste salarial de acordo com a inflação, por 12 meses consecutivos (93/94).

O lucro - Segundo dados do Dieese o preço dos carros aumentaram acima da inflação entre abril e junho de 1994. Para efeito de cálculo, o estudo dolarizou o modelo Gol CL 1.6 em 6 de abril no valor de US\$ 9.044 e mesmo com a redução de 22% dos impostos feito no acordo junto a Câmara Setorial, este mesmo modelo passou a valer US\$ 10.372 em 15 de junho, o que representou uma alta de 14,7% em relação a inflação no mesmo período.

Com a intervenção do governo, em 1991 na reunião da câmara setorial, procurava-se atingir 5 pontos:

1. Desenvolvimento do mercado interno.

Para garantir o crescimento da indústria era necessário preocupar-se primeiramente com o mercado interno, para que este se estabelecesse, aumentar os investimentos do setor, e conquistar a confiança do consumidor nacional.

2. Promoção de Exportações;

Este era o objetivo de muitas montadoras que visavam atender primordialmente o mercado externo, evitando conflitos quando do desaquecimento da economia nacional.

3. Tecnologia/Qualidade/Produtividade;

Estes fatores não poderiam deixar de faltar nas linhas de produção das indústrias. Tanto o mercado interno quanto o externo estão mais exigentes.

4. Carga Tributária;

Este é um assunto de grande discussão no "Custo Brasil".

5. Investimentos.

Os investimentos são o primeiro passo para a implantação, reestruturação e modernização das indústrias. Depende da iniciativa do governo federal e dos empresários.

Os sindicatos procuravam na câmara setorial 5 diretrizes básicas.

1. recuperação dos níveis de emprego e de salários do setor;
2. oposição às propostas de ajuste neo-liberal para o setor, que, em países como o Brasil visam exclusivamente o incremento das exportações, mantendo-se um mercado interno estreito e elitizado;
3. reestruturação do setor, através de políticas que garantam a retomada do crescimento, articuladas com um projeto global de desenvolvimento para o país;
4. democratização das relações de trabalho, garantindo-se o respeito aos direitos sindicais e o acesso às informações das empresas do setor;
5. melhoria das condições de trabalho no interior das fábricas, e das condições ambientais em geral.

Essas diretrizes, relacionadas entre si, buscavam primeiramente a retomada do crescimento do setor automobilístico, um dos principais setores da indústria. Para a retomada desse crescimento era necessário configurar o modelo existente de acordo com o novo cenário de inserção do Brasil no mercado mundial. E o movimento sindical buscava o crescimento do setor através de aumento de produtividade, redução da carga tributária e proteção de mercado, mantendo uma harmonia entre política industrial e o bem estar dos trabalhadores.

Assim se procurava implantar uma nova política industrial, com os seguintes objetivos:

1. Programa justo e igualitário de distribuição de renda;
2. Maior absorção da mão-de-obra desocupada;
3. Aumento e melhorias na produtividade.

Além disso, a Câmara Setorial, posto que apenas uma parcela muito pequena da população possui veículo próprio, incentivou a criação de um novo "mix", modelo voltado para passeio, carros populares, com menores taxas, procurando compensar essas taxas nos veículos de luxo.

Desta forma, a câmara setorial foi mais uma tentativa dos trabalhadores de negociar com a patronal e com a intervenção do governo. Quando os trabalhadores pediam reajustes as empresas repassavam esses reajustes para os preços dos veículos. Para os trabalhadores pode-se dizer que a criação da câmara setorial não surtiu em ganhos reais; para o governo foi péssimo pois o mesmo concedeu isenção de impostos para as indústrias para incentivar novos investimentos e projetos de melhorias deixando de arrecadar para os cofres públicos no entanto a patronal elevou suas taxas de lucro aumentando a concentração de capital no setor.

4.5 - Redução da Jornada de Trabalho

O objetivo dos Sindicatos, com a redução da jornada de trabalho, é proporcionar uma melhoria na qualidade de vida dos trabalhadores, para que estes possam dedicar-se a atividades de lazer e repouso, bem como garantir maiores níveis de emprego.

Este estudo realizado pelo Dieese refere-se ao período de 1985 a 1996, conforme disponibilidade de dados.

Segundo estatísticas do Dieese¹⁶, em 1985 no preço médio de um carro, 9,3% correspondia a mão-de-obra. Assim pode-se projetar os reflexos da redução da jornada de 48 para 40 horas semanais, no segmento do setor, muito embora, desde já alguns deles atuam com jornada inferior a 48 horas semanais. No período do estudo, maio de 1985, essa redução de 8 horas representaria um aumento de 16,67% no salário-hora de cada trabalhador.

Se os fornecedores fossem repassar esse aumento para o consumidor final, isso sem alterar seus lucros, teríamos para uma jornada de 48 horas semanais um custo de 14,69% na folha de pagamento. No caso da redução dessa jornada para 40 horas este custo se elevaria para 16,67%, ou seja, incorreria-se de um aumento de apenas 2,45% a ser acrescido no preço final do veículo.

Nas montadoras, muito embora a jornada já era inferior as 48 horas, a redução dessa jornada para 40 horas semanais representaria um acréscimo de 1,55% no preço final do veículo, com exceção dos impostos. Esse percentual é diferente em cada montadora, conforme salário, produção, margem de lucro, particular de cada uma, podendo ser maior como é o caso da Volkswagen com 1,84% ou menor como a Ford 0,81% e a Mercedes-Benz com 1,1%.

Em função da redução da jornada, a matéria-prima representaria um aumento de 1,2% no preço dos carros que, somada ao acréscimo da folha de pagamento, incidiria num total de 2,75% no preço do automóvel. Tudo isto, é claro, deixando intacta a margem de lucro e sem considerar os aumentos nos ganhos de produtividade. Podemos concluir que este acréscimo de 2,75% nos preços dos

veículos se torna insignificante se comparado aos 20% de geração de empregos do setor e no aumento do salário-hora.

Após inúmeras mobilizações a categoria conseguiu reduzir a jornada de trabalho sucessivamente.

A primeira conquista foi em janeiro de 1986 reduzindo-se a jornada em uma hora passando para 47 horas semanais.

Em julho de 1987 novamente ocorreu outra redução, ficando em 46 horas o limite semanal e a partir de outubro do mesmo ano caiu para 44 horas semanais.

Feito os acordos surgiu a necessidade de fixar algumas normas, para os trabalhadores e a empresa, como a fixação dos horários e a forma de pagamento.

A fixação de horários deve-se a três itens discutidos pelo sindicato conforme abaixo:

- uma jornada mensal, ou
- ciclos integrais de revezamento, ou
- jornada anual, ou
- qualquer outro acerto de comum acordo entre ambas as partes.

A forma de pagamento concentrava-se principalmente na não redução do salário, criando-se desta forma critérios de negociação entre as empresas e os trabalhadores, descritas pelo próprio sindicato.

- agregar a redução semanal do DSR (descanso semanal remunerado), de acordo com dispositivos legais;
- criar rubrica específica para pagamento da redução;
- alterar o salário do empregado, em percentuais equivalentes a nova jornada; e
- quando da ocorrência de folgas compensatórias o pagamento deverá ser retroativo a época das folgas.

¹⁶ DIEESE. Redução da jornada de trabalho e seu peso na indústria automobilística. In: Boletim Dieese, São Paulo, 1985.

Assim não se aplicaria a redução da jornada nas empresas onde a atual jornada compensaria mais do que a acordada ou em empresas com escalas que beneficiassem mais os trabalhadores e nem em empresas com menos de 50 empregados até 31/03/87.

Sempre organizados e com propostas à indústria, os trabalhadores conseguiram reduzir 6 horas de sua jornada ao longo de 12 anos, de forma que a partir de 1995 foram constantes as reduções da jornada de trabalho na região do ABC, que começou com 43 horas semanais em janeiro de 1996 e passou para 42 horas em algumas montadoras em outubro do mesmo ano, sendo que em algumas delas obteve-se acordos com jornada de 40 horas semanais. Em algumas montadoras de veículos do ABC essa já é uma conquista realizada, para outras uma meta a ser atingida.

Após várias manifestações e propostas por uma jornada de 40 horas como na maioria dos países, conquistou-se hoje através de acordos uma jornada flexível que está muito atrás da Alemanha, que é de 35 horas. Somente nas Empresas Volvo e Scania foi possível negociar a jornada de 40 horas, o que representa um grande avanço para os trabalhadores. A Mercedes Benz, a General Motors, e a Volkswagen negociam jornadas de 42 horas; a Fiat e a Ford continuam com jornadas de 44 horas semanais.

A redução da jornada para 40 horas sem redução salarial tem sido uma das principais reivindicações dos sindicatos para a categoria, mesmo porque conforme veremos na tabela 16, desde 1990 muitos países europeus já possuem uma jornada inferior a nossa.

Tabela 16 - Jornada Semanal Legal e/ou Convencional em 1990 em Alguns Países Europeus (em horas)

Países	Lei	Convenções Coletivas
Alemanha	48	36 a 40
Áustria	40	37 a 40
Bélgica	40	36 a 39
Chipre	-	36 a 40
Dinamarca	-	35 a 37
Espanha	40	37 a 40
Finlândia	40	35 a 40
França	39	35 a 39
Grã-Bretanha	-	35 a 40
Grécia	41	35 a 39
Irlanda	48	35 a 40
Itália	40	36 a 40
Luxemburgo	40	37 a 40
Malta	40	40
Noruega	40	33,5 a 37,5
Holanda	48	36 a 40
Portugal	48	34 a 48
Suécia	40	35 a 40
Suíça	45	40 a 45

Fonte: Extraído do Instituto Sindical Europeu. In: DIEESE, 1995.

No entanto é natural que as empresas resistam a essa reivindicação alegando aumento dos custos pela contratação de novos trabalhadores, queda da produtividade, a qual veremos que acontece exatamente o contrário e resumindo estes fatores irão influenciar na competitividade da empresa.

Sendo assim, vejamos uma análise mais recente em relação ao segmento do setor e o momento econômico.

Para exemplo utilizou-se um caso já calculado pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, onde além da redução da jornada de trabalho, verifica-se um aumento do salário-hora em função desta redução.

Tabela 17 - Salário-Hora Jornada Atual X Salário-Hora Jornada Desejada

	Salário-Hora (44h)	Salário-Hora (40h)	Aumento Real
Montadoras	R\$ 6,5	R\$ 7,2	10%
Autopeças	R\$ 4,0	R\$ 4,4	10%

Fonte: Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Nota: Título sugerido, sem título no original

A redução da jornada resultaria num aumento da produtividade até mesmo pela motivação dos trabalhadores pois com uma longa jornada torna-se difícil face ao cansaço físico dos mesmos. Sem a redução do salário aumentaria o salário-hora da categoria e elevaria o número de empregos no setor.

A tabela 18 apresenta o salário por hora na indústria no período que compreende de 1980 a 1993. Verificamos que o Brasil possui os mais baixos rendimentos apresentados com uma enorme diferença entre países como Estados Unidos, Alemanha, Bélgica, Noruega, Suécia e Suíça.

Tabela 18 - Salário Por Hora na Indústria (em US\$)**Setor Manufatureiro**

Países	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1993
Alemanha, RF	12,33	10,53	10,28	10,23	9,43	9,56	13,29	16,91	18,04	17,51	21,30	24,87
Áustria	8,56	7,49	7,47	7,49	7,04	7,26	10,28	13,09	13,92	13,59	16,92	19,26
Bélgica	13,11	11,31	9,49	9,08	8,63	8,92	12,31	15,04	15,54	15,24	18,89	21,00
Brasil	1,38	1,64	1,76	1,24	1,07	1,12	1,47	1,38	1,46	1,68	2,79	2,68
Canadá	8,37	9,22	10,09	10,85	10,99	10,80	11,00	11,96	13,56	14,86	15,94	nd
Coréia	1,03	1,08	1,16	1,23	1,31	1,35	1,45	1,78	2,50	3,57	4,16	4,93
Dinamarca	10,95	9,41	8,88	8,68	8,03	8,13	11,08	14,56	15,86	15,16	18,74	19,21
Espanha	5,96	5,62	5,35	4,64	4,58	4,79	6,43	7,86	8,81	9,16	11,60	11,73
E.U.A.	9,84	10,84	11,64	12,10	12,51	12,96	13,21	13,40	13,85	14,28	14,83	16,40
França	8,94	8,02	7,85	7,74	7,29	7,52	10,27	12,42	12,86	12,60	15,25	16,26
Grã-Bretanha	7,43	7,20	6,82	6,39	5,95	6,19	7,54	8,97	10,46	10,43	12,42	nd
Holanda	12,06	9,91	9,78	9,49	8,70	8,91	12,57	15,60	16,22	15,38	18,60	nd
Itália	8,00	7,39	7,27	7,59	7,25	7,32	9,91	12,14	12,89	13,26	16,29	14,82
Japão	5,61	6,18	5,70	6,13	6,34	6,43	9,31	10,83	12,80	12,63	12,84	16,91
México	nd	nd	nd	nd	nd	1,60	1,09	1,06	1,32	1,60	1,85	2,41
Noruega	11,68	11,10	10,87	10,53	10,28	10,60	13,55	17,29	18,88	18,73	21,77	21,90
Portugal	2,06	2,04	1,88	1,62	1,45	1,53	2,08	2,52	2,68	2,80	3,57	4,63
Suécia	12,51	11,80	10,07	8,89	9,17	9,66	12,43	15,12	16,82	17,52	20,93	18,30
Suíça	11,09	10,14	10,42	10,46	9,64	9,66	13,76	17,08	17,98	16,70	20,66	21,64

Fonte: Anuário dos Trabalhadores, Dieese, extraído do Bureau of Labor Statistics BLS Report.

4.5.1 - O Impacto no Nível de Emprego

O aumento do nível de emprego é o principal objetivo da redução da jornada.

Com base nos dados de 1993, com uma jornada de 40 horas semanais e uma redução das horas extras, o setor automotivo iria criar aproximadamente 32,5 mil novos postos de trabalho, com melhores salários, proporcionando uma melhoria na qualidade de vida dos trabalhadores e maior integração destes com a sociedade, além de aumentar a produtividade, motivada pela redução do cansaço físico do trabalhador. Esta melhoria resultaria na criação de 194 mil novos postos de trabalho para o complexo automotivo.

Se a jornada se reduzisse para 42 horas, as montadoras aumentariam 4,3 mil novos postos e as autopeças 12 mil, para o setor como um todo representaria 98 mil novos postos, o que representa absorção de um número muito grande de desempregados que passariam a produzir, contribuir para a previdência social e reduzir as desigualdades sociais, proporcionando a esses trabalhadores e suas famílias uma vida digna.

Uma das alternativas propostas pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, em relação a redução da jornada para 40 horas semanais, era a flexibilização dessa jornada, visando atender ao interesse dos trabalhadores sem detrimento a produção das empresas em períodos de maior volume das vendas. Essa proposta dividia o ano em três quadrimestres com as seguintes jornadas.

- nos meses de janeiro, fevereiro, março e abril a jornada seria de 36 horas semanais;
- em agosto, setembro, outubro e novembro com o aquecimento das vendas a jornada voltaria para as 44 horas; e então
- dezembro, maio, junho e julho a jornada compensaria em 40 horas semanais.

Os salários, para uma maior simplificação de cálculos seria fixado de acordo com a média anual da jornada de 40 horas semanais independente das variações do quadrimestre.

4.6 - Peculiaridades Observadas nas Greves

A greve é um instrumento de reivindicação dos trabalhadores garantido por lei. Os longos anos de luta do movimento sindical foram marcados por conquistas e participação no processo de mudanças sociais, políticas e econômicas do país.

As manifestações seguiam sempre um mesmo rumo: reajustes salariais corroídos pelo período inflacionário, expansão e manutenção dos níveis de emprego, redução da jornada de trabalho, melhores condições de trabalho que garantissem segurança para os trabalhadores contra acidentes, enfim o mínimo necessário para que se leve uma vida digna e não apenas de sobrevivência.

A tabela 19 relaciona as greves nas montadoras do ABC paulista, com dados aproximados de quantos dias e horas ficaram paradas a produção no setor, do número de greves, bem como de quantos metalúrgicos aderiram o movimento. No anexo III ao final deste estudo, foram tabulados os dados que aqui segue a análise.

O primeiro dado observado foi que os anos de 1986, 1990 e 1991, ocorreram o maior número de dias parados, devido a maior dificuldade nas negociações; sendo que os anos de 86 com o Plano Cruzado, 91,93 e 94 com o Plano Real e 96 registraram o maior número de greves.

Por ser um setor altamente produtivo, o grande número de metalúrgicos parados compromete as linhas de produção.

Ao longo dos anos, as reivindicações mais freqüentes foram os reajustes salariais, provocadas pelo período de elevadas taxas inflacionárias. Entretanto, duas outras importantes reivindicações também foram motor das paralisações da categoria no setor: a redução da jornada de trabalho, hoje feita conforme acordos entre os trabalhadores e as empresas do ramo através de jornadas flexíveis; a outra, é a manutenção dos níveis de emprego que tem se reduzindo nos últimos anos.

**Tabela 19 - Controle de Greves nas Montadoras - Região do ABC
1985 a 1996**

Ano	Número de Greves	Duração		Número de Grevistas
		Dias	Horas	
1985	6	82	8	124.400*
1986	12	94	2	59.650
1987	3	40	-	80.900
1988	1	8	-	450
1989	5	38	3	64.120**
1990	9	108	2	16.815
1991	13	180	9	39.573
1992	2	1	6	16.000
1993	14	42	2	9.332**
1994	13	80	3	77.557
1995	6	23	17'30	39.653**
1996	16	55	-	62.570

Fonte: Boletim Dieese, vários.

*Incluídos grevistas da categoria que não são das montadoras.

** Incluído outras regiões.

Obs.: Dados aproximados.

A soma de 24 horas de greve foi tabulado como um dia.

As greves que em período inflacionário eram voltadas mais para a redução das perdas salariais, garantiu aos trabalhadores da indústria automobilística, expressivas negociações que fizeram que neste setor a categoria conseguisse reaver muitas de suas perdas, reduzindo o seu reajuste salarial de anual para semestral e sendo que em períodos como 93/94 conquistaram reajustes mensais por 12 meses consecutivos, exclusividade da categoria, que mesmo assim continuam com seus salários reduzidos.

Assim como a década de 80 foi marcada pelas altas taxas inflacionárias e a inexistência de uma política salarial digna, a recuperação das perdas salariais foi o principal alvo das greves no período. Em 1990 com o uso de novas tecnologias e a terceirização o emprego começou a reduzir. A partir de 1994, com o Plano Real, aumentaram as taxas de desemprego, promovido pela desaceleração da atividade econômica e a manutenção dos níveis de emprego passaram a ser a principal preocupação dos trabalhadores.

Assim, a recuperação do poder de compra dos salários reivindicados pelas greves desde 1980 e início de 1990, após o Plano Real em 94 mesmo com a

estabilização econômica, os trabalhadores buscam elevar seus salários que encontram-se reduzidos à metade: contudo os constantes incrementos nas taxas de desemprego acabam por deixar os trabalhadores na posição de defensiva do emprego e a reivindicação salarial se torna mais difícil; as greves perderam a intensidade e os sindicatos estão enfraquecidos.

CAPÍTULO V

5 - CONCLUSÃO

A instalação da indústria automobilística no Brasil representou um grande passo rumo à industrialização. Tanto pela criação de empregos apesar deste estar se reduzindo, como condições ideais para o surgimento de diversas outras indústrias fornecedoras de auto peças e matérias-primas, necessárias a produção de veículos, a cadeia produtiva.

Paralelo a criação de empregos, o de metalúrgico principalmente, desenvolveu-se na região do ABC paulista a consciência e organização de classe, que através dos sindicatos da categoria realizaram inúmeras manifestações, influenciando diretamente na conjuntura brasileira. Hoje face o quadro econômico do país em que o desemprego tem se apresentado crescente, o sindicato dos metalúrgicos do ABC que é uma das maiores organizações sindicais da América Latina encontra-se debilitada. Devido as elevadas taxas de desemprego a atividade sindical não só na região mas em todo o mundo encontra-se enfraquecida, entretanto, ainda assim poderia constituir-se em uma das causas da descentralização do ABC, pois a mão de obra na região e na capital de São Paulo chega a ser de 25% a 30% mais cara do que em outras regiões. Essa descentralização resultaria na redistribuição do complexo industrial importante para o desenvolvimento de outras cidades interioranas; em contrapartida resultaria também na fragilização das categorias que lutam por melhorias salariais e de emprego.

Através da sua organização e mobilização dos trabalhadores desta região, os metalúrgicos das montadoras do ABC paulista chegam hoje com uma média salarial mais elevada do que de outras categorias, muito embora com um salário reduzido pela metade, resultado de um acúmulo de perdas salariais ao longo dos anos. O que pode indicar o nível incrivelmente baixo da média salarial nacional.

Com o advento da modernização existe um grande impasse no setor automobilístico a nível mundial, que é o desenvolvimento tecnológico acentuado, na

qual vem resultando num aumento constante da produção e nos lucros; não existindo a contrapartida na melhoria dos salários ou na criação de novos empregos. Ao contrário, com a introdução de novas tecnologias, o nível de emprego vem se reduzindo e o excesso de mão-de-obra torna-se uma poderosa arma que pressiona os salários de forma a baixá-los.

Com o processo de globalização da economia e a inserção do Brasil na política neoliberal ditada pelos países do primeiro mundo, teremos um grande dilema a resolver, não só nas montadoras existentes no Brasil, mas sim em todos os setores produtivos da nossa economia; que é alcançar o desenvolvimento e melhorias nas condições de vida da população através da criação de empregos e salários dignos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, José A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, serviço de publicações, 1972.
- ANTUNES, Ricardo. O Novo Sindicalismo. São Paulo: editora Brasil urgente, 1991.
- BALANÇO ANUAL GAZETA MERCANTIL. São Paulo: Gazeta Mercantil, ano II, n. 2, setembro de 1997. Publicação anual.
- BALISTA, Carlos A. O ABC em desenvolvimento. REVISTA LIGAÇÃO. São Paulo, ano 7, n. 19, fev/mar/abr/96.
- BRESCIANI, Luís Paulo. et alii. Redução da Jornada, Limite de Hora Extra e Reorganização do Tempo de Trabalho: As propostas dos metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo: Gráfica e Editora FG, 1996.
- COGGIOLA, Osvaldo. O governo FHC e o movimento sindical. In: BIANCHI, Álvaro. et alii. A crise brasileira e o governo FHC. São Paulo: Xamã, 1997.
- CRISSIÚMA, Maria C.B. Reestruturação e Divisão Internacional do Trabalho: O caso brasileiro. Dissertação de Mestrado em Administração. São Paulo: FGV, EAESP, 1986.
- DIEESE. DESEMPREGO: Diagnóstico e propostas. São Bernardo do Campo: maio de 1996.
- _____. Análise de Conjuntura: Panorama nacional e previsão para 1996. São Bernardo do Campo: agosto de 1996(a).
- _____. Anuário dos Trabalhadores. São Paulo: 4. ed. Parma Ltda, 1996(b).
- _____. As Relações de Trabalho na Indústria Automobilística. São Bernardo do Campo: abril de 1996(c).
- _____. INDICADORES: Emprego e salário. São Bernardo do Campo: junho de 1996(d).
- _____. INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: Informações gerais. São Bernardo do Campo: fevereiro de 1996(e).
- _____. INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: Informações gerais. São Bernardo do Campo: fevereiro de 1996(f).
- _____. VW BRASIL: 1 - Breve perfil social do Brasil, 2 - Painel da indústria automobilística no Brasil e 3 - VW no Brasil. São Bernardo do Campo: abril de 1996(g).

- _____. Salário por Função. São Bernardo do Campo: março de 1996(g).
- _____. Anuário dos Trabalhadores. São Paulo: Bangraf, 1993.
- _____. Encargos Sociais no Brasil. São Paulo: n. 1, ano I, agosto de 1997.
- _____. BOLETIM DIEESE. São Paulo: 1985 a 1997, vários números.
- _____. MERCEDES-BENZ: A estrela de brilho desigual. Boletim Trocando em Miúdos. São Bernardo do Campo e Diadema: n 11, outubro de 1991.
- _____. Modernização Industrial: os rumos recentes e alternativos da automobilística". São Bernardo do Campo: outubro de 1989. Estudo Especial.
- _____. O MAPA DA MINA: A estrutura de preços dos veículos importados e os efeitos das importações sobre os trabalhadores. São Bernardo do Campo: janeiro de 1995.
- _____. RUMOS DO ABC: A economia do Grande ABC na visão dos metalúrgicos. São Bernardo do Campo: outubro de 1995(a).
- GAIBRAITH, J. Kenneth. O Novo Estado Industrial. São Paulo: abril cultural, 1982.
- MALTA, Christiane Bueno. Desemprego sobe para 14,2% em São Paulo. Gazeta Mercantil. São Paulo, 27 de março de 1997. caderno A, p.9.
- MARX, Karl. O Capital. O processo de produção do capital. Livro 1, v. II.12 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil S.A . 1989.
- NUZZI, Vítor. Da Porrada `a Planilha. REVISTA LIGAÇÃO. São Paulo, ano 3, n.8. p. 22-32, nov/dez/94 e jan/95.
- REVISTA LIGAÇÃO. 30 anos a luta não pára. São Paulo: CUT, ano X, mai/jun/jul/89.
- RICHARD, Child Hill. As divisões de trabalho no sistema manufatureiro global: tendências contrastantes na indústria automobilística mundial. In: PRETECEILLE, Edmond, VALLADARES, Licia. Coord. Reestruturação Urbana: tendências e desafios. São Paulo: Nobel IUPERJ, 1990.
- RIFKIN, Jeremy. O Fim dos Empregos. O Declínio dos Níveis dos Empregos e a Redução da Força Global de Trabalho. São Paulo: MAKRON Books do Brasil Editora Ltda., 1995.
- RODRIGUES. Maria Cecília Prates. DESEMPREGO como será em 1996. Conjuntura Econômica. Rio de Janeiro, v. 50, n. 4, abril de 1996.
- RODRIGUES. Maria Cecília Prates. O Desemprego na Indústria. Conjuntura Econômica. Rio de Janeiro, v. 50, n. 5, p. 50-51, maio de 1996.
- RODRIGUES. Maria Cecília Prates. Cresce o Desemprego. Conjuntura Econômica. Rio de Janeiro, v. 50, n. 6, p. 66-68, junho de 1996. Edição Especial

SANDRONI, Paulo. Dicionário de Economia. 7. Ed. São Paulo: Best Seller, 1987.

SANTOS, Luciano João dos. O Salário e a Inflação. Florianópolis: UFSC, Departamento de Ciências Econômicas, 1993. Monografia.

SOUZA, Paulo Renato. A determinação da taxa de salários em economias atrasadas. Estudos Econômicos. IPEA, São Paulo: USP, v. 10, n. 2, p. 103-125, mai/ago. 1980.

TAVARES, Maria da Conceição. SOUZA, Paulo Renato. Emprego e salários na indústria - o caso brasileiro. REVISTA DE ECONOMIA POLÍTICA. São Paulo: brasiliense, v. 1, n. 1, 2ª ed, p. 3-25, jan/mar. 1981.

ANEXO I

**Tabela XV - Salário Real Médio da Categoria
(Abril/85 a Dezembro/96)**

Base: 01/Abril/85 = 100

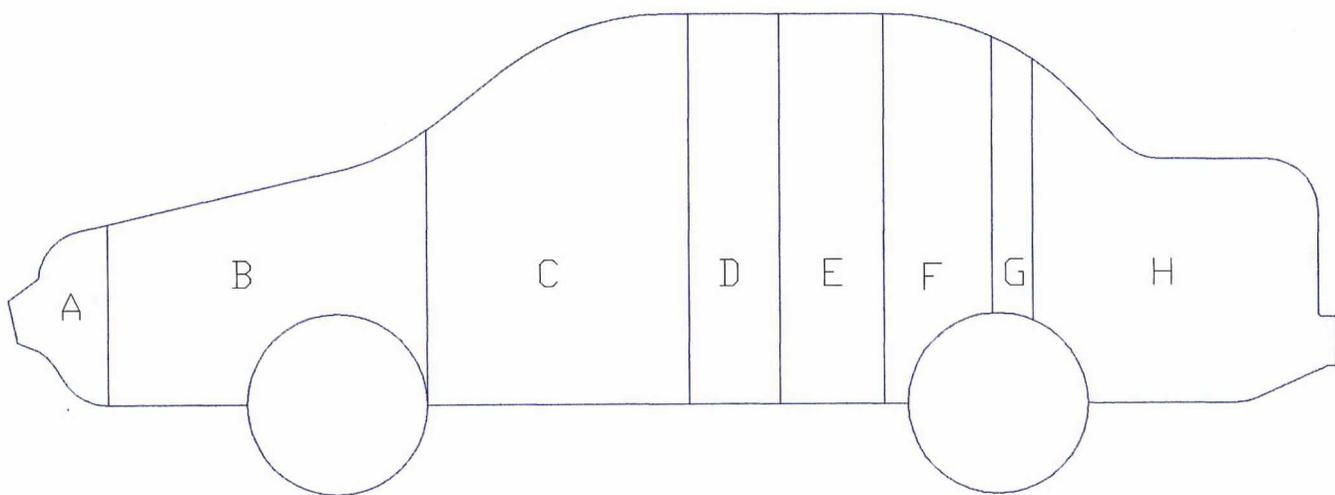
Mês	Salário Mínimo	Salário Médio Horistas	IPC do mês (%)	Reajuste no mês (%)	Salário Real no 1º dia (%)	pgto (%)	As. Real sem Aum. (%)	Perda no pgto (%)	Sal. Real médio anual
Jan/85	166.560,00	1.227.519,89	11,84	38,96	94,14	84,18	84,18	15,82	
Fev	166.560,00	1.227.519,89	10,95	0,00	84,18	75,87	75,87	24,13	
Mar	166.560,00	1.227.519,89	9,94	0,00	75,87	69,01	69,01	30,99	
Abr	166.560,00	1.778.745,06	8,58	44,91	100	92,10	88,13	7,90	
Mai	333.120,00	1.778.745,06	7,20	0,00	92,10	85,91	82,21	14,09	
Jun	333.120,00	1.778.745,06	8,33	0,00	85,91	79,31	75,89	20,69	
Jul	333.120,00	2.148.724,04	10,08	20,80	95,80	87,03	83,28	12,97	
Ago	333.120,00	2.148.724,04	11,61	0,00	87,03	77,98	74,62	22,02	
Set	333.120,00	2.148.724,04	10,09	0,00	77,98	70,83	67,78	29,17	
Out	333.120,00	3.059.439,23	10,25	42,38	100,85	91,47	87,53	8,53	
Nov	600.000,00	3.059.439,23	14,18	0,00	91,47	80,11	76,66	19,89	
Dez	600.000,00	3.059.439,23	15,75	0,00	80,11	69,21	66,23	30,79	80,25
Jan/86	600.000,00	3.881.785,90	15,01	26,88	87,82	76,36	7307	23,64	
Fev	600.000,00	3.881.785,90	12,47	0,00	76,36	67,89	64,97	32,11	
Mar	804,00	4.602,75	-0,11	18,57	80,50	80,59	75,60	19,41	
Abr	804,00	4.694,81	0,78	2,00	82,20	81,56	76,52	18,44	
Mai	804,00	4.694,81	1,40	0,00	81,56	80,44	75,46	19,56	
Jun	804,00	4.694,81	1,27	0,00	80,44	79,43	74,52	20,57	
Jul	804,00	4.694,81	1,19	0,00	79,43	78,49	73,64	21,51	
Ago	804,00	4.694,81	1,68	0,00	78,49	77,20	72,42	22,80	
Set	804,00	4.694,81	1,72	0,00	77,20	75,89	71,20	24,11	
Out	804,00	4.694,81	1,90	0,00	75,89	74,48	69,87	25,52	
Nov	804,00	4.694,81	3,29	0,00	74,48	72,10	67,65	27,90	
Dez	804,00	4.694,81	7,27	0,00	72,10	67,22	63,06	32,78	75,97
Jan/87	964,80	5.633,77	16,82	20,00	80,66	69,05	64,78	30,95	
Fev	964,80	5.633,77	13,94	0,00	69,05	60,60	56,85	39,40	
Mar	1.368,00	6.760,52	14,40	20,00	72,72	63,57	59,64	36,43	
Abr	1.368,00	9.179,30	20,96	35,78	86,31	71,35	63,75	28,65	
Mai	1.641,60	11.015,16	23,21	20,00	85,62	69,49	62,09	30,51	
Jun	1.969,92	13.218,19	26,06	20,00	83,39	66,15	59,11	33,85	
Jul	1.969,92	13.218,19	3,05	0,00	66,15	64,20	57,36	35,80	
Ago	1.969,92	13.218,19	6,36	0,00	64,20	60,36	53,93	39,64	
Set	2.400,00	13.917,69	5,68	5,29	63,55	60,14	53,73	39,86	
Out	2.640,00	15.696,94	9,18	12,78	67,82	62,12	55,50	37,88	
Nov	3.000,00	18.365,42	12,84	17,00	72,68	64,41	57,55	35,59	
Dez	3.600,00	20.589,48	14,14	12,11	72,21	63,27	56,53	36,73	64,56
Jan/88	4.500,00	23.500,83	16,51	14,14	72,21	61,98	55,38	38,02	
Fev	5.280,00	27.023,60	17,96	14,99	71,27	60,42	53,98	39,58	
Mar	6.240,00	32.428,32	16,01	20,00	72,50	62,50	55,84	37,50	
Abr	7.260,00	47.101,72	19,28	45,25	90,77	76,10	64,65	23,90	
Mai	8.712,00	55.890,90	17,78	18,66	90,30	76,67	65,14	23,33	
Jun	10.368,00	65.829,42	19,53	17,78	90,30	75,55	64,18	24,45	
Jul	12.444,00	78.443,25	24,04	19,16	90,03	72,58	61,66	27,42	
Ago	15.552,00	98.108,19	20,66	25,07	90,77	75,23	63,91	24,77	
Set	18.960,00	119.093,54	24,01	21,39	91,32	73,64	62,56	26,36	
Out	23.700,00	146.806,60	27,25	23,27	90,78	71,34	60,61	28,66	
Nov	30.800,00	193.044,08	26,92	31,50	93,81	73,91	62,79	26,09	
Dez	40.425,00	243.332,06	28,79	26,05	93,16	72,34	61,46	27,66	71,02
Jan/89	54.374,00	306.720,06	70,28	26,05	91,18	53,55	45,49	46,45	
Fev	63,90	306,72	3,60	0,00	53,55	51,69	43,91	48,31	
Mar	63,90	312,27	6,09	1,81	52,62	49,60	42,14	50,40	
Abr	63,90	444,74	7,31	42,42	70,64	65,83	54,20	34,17	
Mai	81,40	444,74	9,94	0,00	65,83	59,88	49,30	40,12	
Jun	120,00	511,46	24,83	15,00	68,86	55,16	45,42	44,84	
Jul	149,80	720,47	28,76	40,87	77,71	60,35	49,69	39,65	
Ago	192,88	927,68	29,34	28,76	77,71	60,08	49,46	39,92	
Set	249,48	1.199,86	35,95	29,34	77,71	57,16	47,06	42,84	
Out	381,73	1.844,79	37,62	53,75	87,88	63,86	52,57	36,14	
Nov	557,33	2.855,69	41,42	54,80	98,85	69,90	57,55	30,10	
Dez	788,18	4.038,52	53,55	41,42	98,85	64,38	53,00	35,62	59,29
Jan/90	1.283,95	6.201,15	56,11	53,55	98,85	63,32	52,13	36,68	
Fev	2.004,37	9.680,61	72,78	56,11	98,85	57,21	47,10	42,79	
Mar	3.674,06	17.512,22	84,32	80,90	103,50	56,15	44,99	43,85	
Abr	3.674,06	17.512,22	44,80	0,00	56,15	38,78	31,07	61,22	
Mai	3.674,06	17.577,02	7,87	0,37	38,92	36,08	28,91	53,92	
Jun	3.857,76	25.897,98	9,55	47,34	53,16	48,53	37,32	51,47	
Jul	4.904,76	25.897,98	12,92	0,00	48,53	42,98	33,05	57,02	
Ago	5.203,46	27.731,55	12,03	7,08	46,02	41,08	31,59	58,92	
Set	6.056,31	29.331,66	12,76	5,77	43,45	38,53	29,63	61,47	

Out	6.425,14	31.068,10	14,20	5,92	40,81	35,74	27,48	64,26	
Nov	8.329,55	47.254,58	15,58	52,10	54,36	47,03	36,17	52,97	
Dez	8.836,82	50.330,85	18,30	6,51	50,09	42,34	32,56	57,66	45,65
Jan/91	12.325,60	53.451,36	19,91	6,20	44,97	37,50	28,84	62,50	
Fev	15.895,46	64.895,30	21,87	21,41	45,53	37,36	28,73	62,64	
Mar	15.895,46	66.686,41	11,79	2,76	38,39	34,34	26,41	65,66	
Abr	17.000,00	101.670,10	5,01	52,46	52,36	49,86	38,35	50,14	
Mai	23.131,68	115.090,55	6,68	13,20	56,44	52,91	38,89	47,09	
Jun	23.131,68	119.325,89	10,83	3,68	54,85	49,49	35,87	50,51	
Jul	23.131,68	130.899,91	12,14	9,70	54,29	48,42	34,84	51,58	
Ago	23.131,68	149.513,74	15,62	14,22	55,30	47,83	34,42	52,17	
Set	42.000,00	178.633,30	15,62	19,48	57,15	49,43	35,56	50,57	
Out	42.000,00	212.255,42	21,08	18,82	58,73	48,50	33,70	51,50	
Nov	42.000,00	264.471,42	26,48	24,60	60,44	47,78	33,20	52,22	
Dez	42.000,00	343.677,03	24,15	29,95	62,09	50,01	34,75	49,99	46,12
Jan/92	96.037,33	412.535,17	25,92	20,04	60,04	47,68	33,13	52,32	
Fev	96.037,33	501.605,97	24,48	21,59	57,97	46,57	32,36	53,43	
Mar	96.037,33	592.996,51	21,62	18,22	55,06	45,27	31,45	54,73	
Abr	96.037,33	755.235,17	20,84	27,36	57,65	47,71	33,15	52,29	
Mai	230.000,00	945.525,70	24,50	25,20	59,73	47,98	33,34	52,02	
Jun	230.000,00	1.192.136,70	20,85	26,08	60,49	50,05	34,78	49,95	
Jul	230.000,00	1.613.596,53	22,08	35,35	67,75	55,50	35,41	44,50	
Ago	230.000,00	1.955.722,58	22,38	21,20	67,26	54,96	35,06	45,04	
Set	522.186,94	2.414.799,43	23,98	23,47	67,86	54,74	34,58	45,26	
Out	522.186,94	3.034.094,56	26,07	25,65	68,78	54,55	34,12	45,45	
Nov	522.186,94	3.910.543,73	22,89	28,89	70,31	57,22	34,99	42,78	
Dez	522.186,94	4.733.795,42	25,58	21,05	69,26	56,15	33,73	44,85	51,46
Jan/93	1.250.700,00	5.806.006,03	28,77	22,65	67,65	52,53	31,79	47,47	
Fev	1.250.700,00	7.611.815,18	24,79	31,10	68,87	55,19	33,36	44,81	
Mar	1.709.400,00	9.444.738,51	27,58	24,08	68,48	53,68	32,40	46,32	
Abr	1.709.400,00	12.951.480,25	28,37	37,13	73,60	57,34	32,79	42,66	
Mai	3.303.300,00	16.529.859,57	26,78	27,63	73,18	57,72	33,01	42,28	
Jun	4.639.800,00	21.079.484,13	30,37	27,52	73,61	56,46	32,29	43,54	
Jul	4.639.800,00	27.746.248,05	31,01	31,63	74,32	56,73	32,35	43,27	
Ago	5.534.000,00	35.416.668,41	33,34	27,64	72,41	54,30	30,96	45,70	
Set	9.606,00	47.509,72	35,63	34,15	72,85	53,71	30,62	46,29	
Out	12.024,00	65.129,35	34,12	37,09	73,63	54,90	31,30	45,10	
Nov	15.021,00	88.117,09	36,00	35,30	74,27	54,61	31,14	45,39	
Dez	18.760,00	120.751,18	37,73	37,03	74,84	54,34	30,98	45,66	55,13
Jan/94	32.882,00	164.129,31	41,32	35,92	73,85	52,26	29,80	47,74	
Fev	42.829,00	227.187,95	40,57	38,42	72,34	51,46	29,34	48,54	
Mar	64,79	397,97	43,08	40,99	72,56	50,71	28,91	49,29	
Abr	64,79	425,34	42,86	70,65	86,54	60,58	32,45	39,42	
Mai	64,79	432,46	42,73	40,99	85,41	59,84	32,05	40,16	
Jun	64,79	439,31	48,24	40,86	84,29	56,86	30,46	43,14	
Jul	64,79	445,05	6,08	1,31	57,60	54,30	29,09	45,70	
Ago	70,00	448,97	5,46	0,88	54,78	51,94	27,82	48,06	
Set	70,00	450,91	1,51	0,43	52,17	51,39	27,53	48,61	
Out	70,00	451,39	1,86	0,11	51,45	50,51	27,05	49,49	
Nov	70,00	491,66	3,27	8,92	55,01	53,27	28,53	46,73	
Dez	70,00	508,51	2,19	3,43	55,10	53,92	28,88	46,08	53,92
Jan/95	70,00	500,81	1,67	-1,51	543,10	52,23	27,97	47,77	
Fev	70,00	502,48	0,99	0,33	52,40	51,89	27,79	48,11	
Mar	70,00	503,54	1,41	0,21	52,00	51,28	27,46	48,72	
Abr	100,00	577,32	1,92	14,65	58,79	57,68	29,02	42,32	
Mai	100,00	581,10	2,57	0,66	58,06	56,60	24,48	43,40	
Jun	100,00	589,28	1,82	1,41	57,40	56,38	28,36	43,62	
Jul	100,00	618,09	2,46	4,89	59,13	57,71	29,03	42,29	
Ago	100,00	628,31	1,02	1,65	58,67	58,07	29,21	41,93	
Set	100,00	631,53	1,17	0,51	58,37	57,70	29,02	42,30	
Out	100,00	625,41	1,40	-0,97	57,14	56,35	28,35	43,65	
Nov	100,00	637,53	1,51	1,91	57,44	56,59	28,33	43,41	
Dez	100,00	640,61	1,65	0,48	56,86	55,94	28,00	44,06	55,70
Jan/96	100,00	664,24	1,46	3,69	58,00	57,16	28,62	42,84	
Fev	100,00	669,30	0,71	0,76	57,60	57,19	28,63	42,81	
Mar	100,00	672,18	0,29	0,43	57,44	57,27	28,67	42,73	
Abr	112,00	669,98	0,93	-0,33	57,09	56,56	28,31	43,44	
Mai	112,00	673,42	1,28	0,51	56,85	56,13	28,01	43,87	
Jun	112,00	675,32	1,33	0,28	56,29	55,55	27,72	44,45	
Jul	112,00	678,21	1,20	0,43	55,79	55,13	27,51	44,87	
Ago	112,00	676,91	0,50	-0,19	55,02	54,75	27,32	45,25	
Set	112,00	675,76	0,02	-0,17	54,66	54,64	27,27	45,36	
Out	112,00	678,35	0,38	0,38	54,85	54,65	27,27	45,35	
Nov	112,00	678,88	0,34	0,08	54,69	54,50	27,20	45,50	
Dez	112,00	683,45	0,33	0,67	54,87	54,69	27,29	45,31	55,69

ANEXO II

Estrutura de Preços do Automóvel

Modelo: Todos a Álcool



DEZEMBRO - 1992

A	=	Mão-de-Obra	2,50%
B	=	Matéria-Prima	18,85%
C	=	Lucro Bruto	24,46%
D	=	Margem do Revendedor	8,02%
E	=	ICMS	9,36%
F	=	IPI	11,48%
G	=	Pis/Finsocial	3,54%
H	=	Consumidor (Acor. Brasília)	22,00%

ANEXO III

Controle das greves das principais montadoras instaladas na região do ABC paulista - 1985/96

Referente a 1985

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 11/1 - 1 dia
Nº Grevistas: 1.000 setor de usinagem e montagem de motores

Causas	Resultados
Demissão de um trabalhador antes do vencimento do prazo de experiência.	Fazem passeata pelo interior da fábrica e no final do dia a empresa readmite o demitido.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota do Brasil
Duração: de 04/2 a 06/2 - 3 dias
Nº Grevistas: 400

Causas	Resultados
Reivindicações: 20% de aumento real, comissão de fábrica, equiparação salarial, fim da mão-de-obra de terceiros, fim das horas extras e estabilidade no emprego. Protestam contra o sistema "KANBAN" de racionalização da produção adotado pela empresa, que acelerou a produção ao nível mais alto da categoria: 350 funcionários da produção produzem 311 veículos por mês.	A empresa não aceita negociar com o sindicato, mas com uma comissão de quatro empregados que têm entre 10 e 20 anos de casa. Os trabalhadores querem negociar através do sindicato. No terceiro dia, iniciam-se as negociações com os quatro representantes dos trabalhadores acompanhados por um diretor e um advogado do sindicato. Assembléia aprova acordo: 13% de aumento até Cr\$ 1,44 milhão e 7% para os demais, efetivação da mão-de-obra temporária contratada até o final de fevereiro, com compromisso de não contratação de novos terceiros, comissão de fábrica, a ser eleita e regulamentada em quatro meses; estabilidade por três meses; equiparação salarial até maio, implantação de uma estrutura salarial até maio de 1986 e não obrigatoriedade de realização de horas extras.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: 8 horas (1ª vez) - 12/02 a 19/02 - 8 dias (2ª vez)
Nº Grevistas: 3.500

Causas	Resultados
Pedem equiparação salarial com o setor de transportes externos e reestruturação de funções.	Os trabalhadores que paralisaram foram os que fazem o transporte interno de peças. Voltaram às suas atividades depois do almoço, com o compromisso da empresa de responder ao pedido até o dia 8. A empresa propõe uma alteração no sistema de promoção interna que os trabalhadores decidem aceitar e a greve não se estende. A equiparação salarial ficou para ser tratada na campanha da categoria e o quadro de mensalistas será examinado em abril. Pelo acordo, o pessoal da produção - horistas - terá acesso a uma faixa especial (faixa E) que era só dos mensalistas. O critério para essa promoção automática passou de 36 para 18 meses. Dia 12, voltaram a paralisar e recusaram a proposta de promoção só para 175 trabalhadores do setor. Em represália, a empresa demitiu 46. Sua readmissão foi incorporada à pauta. Decidem acampar no interior da fábrica. A empresa alega que não tem nada a negociar porque a reivindicação dos grevistas faz parte de outra, mais ampla, que está estudando. No segundo dia de greve mais 40 demissões. No terceiro dia, mais 25 demissões. Dia 15, mais 51 demissões. Dois diretores do sindicato dos metalúrgicos detidos, levados à delegacia central, onde houve registro de ocorrência para verificação de crime contra o trabalho, e liberados. Dia 20, suspendem a paralisação. Decisão tomada em assembléia de todos os trabalhadores, que aguardarão o estudo da empresa sobre equiparação salarial em abril. Aceitam a promoção de 175 funcionários do setor de transportes internos. Sindicato e comissão de fábrica tentarão a volta atrás nas demissões.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo - SP

Empresa: Volkswagen, Mercedes-Benz e Scania

Duração: 11/04 pelo menos 39 dias

Nº Grevistas: 51.500 (estavam incluídos grevistas da categoria que não são das montadoras. (Perkins, Brastemp Brasenca e Ardeb

Causas	Resultados
<p>A greve é deflagrada pelo Grupo Independente dos Sindicatos do interior de São Paulo em protesto contra a intransigência da FIESP nas negociações da campanha salarial da categoria.</p> <p>Reivindicam: redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais, sem redução de salários; reajuste trimestral; salário profissional; escala de carreira única em todas as empresas e que cada profissão seja desdobrada no máximo em três faixas.</p> <p>Os pontos fundamentais do conflito nas negociações são o aumento salarial real e a questão da redução da jornada de trabalho.</p>	<p>Movimento promovido a partir do dia 18/04 foi considerado ilegal pelo TRT.</p> <p>Houve proposta de trégua dos empresários em troca da suspensão das demissões (2.300). A Anfavea apresentou contraproposta para um acordo trabalhista válido por dois anos e considerada definitiva pelos empresários. Diante da recusa do sindicato, acrescentou que não haveria mais negociações.</p> <p>A proposta dos empresários consistia em 44 horas até 1987, aumento real de 4 a 5% e discussão do reajuste em julho. O sindicato discordou do prazo para a implementação da jornada de 44 horas, com o argumento de que empresas maiores fizeram acordo prevendo aquela medida já para 1986, enquanto outras aceitaram até a jornada de 40 horas.</p> <p>Após 32 dias de greve a Scania voltou ao trabalho e os 1.200 empregados da Ardeb fizeram o mesmo. Foi a única indústria de São Bernardo e Diadema que teve sua produção paralisada desde o início da greve, inclusive no dia do enterro do presidente Tancredo Neves.</p> <p>Dados sobre o desenvolvimento da greve nas empresas principais:</p> <p>a) Montadoras</p> <p>Greve de 15/04 a 19/04 Trabalho dias 23 e 24 - devido à morte do Tancredo.</p> <p>Após dia 24</p> <p>Volkswagen de 25/04 a 06/05 - pessoal entrou para trabalhar mas a produção não saía devido à falta de peças. de 07/05 a 23/05 - greve.</p> <p>Ford de 25/04 a 17/05 - idem a Volks. De 20/05 a 23/05 - greve.</p> <p>Mercedes-Benz de 25/04 a 03/05 - idem a Volks. De 06/05 a 20/05 - greve. 21/05 - retorno ao trabalho.</p> <p>Scania de 25/04 a 10/05 - greve. 13/05 - retorno ao trabalho.</p> <p>Volks Caminhões de 25/04 a 08/05 - greve. 09/05 - retorno ao trabalho.</p>

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Ford e Volkswagen

Duração: Ford: de 20/05 a 03/06 - VW: 08/05 a 01/06

Nº Grevistas: Ford: 11.000 - VW: 33.000

Causas	Resultados
<p>Redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais sem redução de salários, reajuste trimestral, salário profissional, escala de carreira única em todas as empresas e que cada profissão seja desdobrada em, no máximo, 3 faixas. Os pontos fundamentais do conflito nas negociações são o aumento salarial real e a questão da redução de jornada de trabalho. O movimento promovido a partir do dia 28/04 foi considerado ilegal pelo TRT.</p>	<p>As empresas que prolongara a greve até seu final (dia 03/06) foram a FORD e a VW onde o principal impasse era a jornada de trabalho.</p> <p>A VW, após negociações com a comissão de fábrica, pediu o retorno ao trabalho e ofereceu em troca antecipações de salários para compensar o desconto dos dias parados (24 ao todo), garantia de emprego e salário por 90 dias e transformação das 1.084 demissões por justa causa em demissões normais com o pagamento dos direitos, mais um mês de aviso prévio aos demitidos; porém continuará havendo negociações em torno da jornada de trabalho e trimestralidade, principal reivindicação dos trabalhadores que não foi resolvida.</p> <p>A exemplo do que aconteceu na VW, o fim da greve Ford foi decidido alguns dias depois em assembléia na qual os trabalhadores aceitaram uma proposta da empresa que se dispõe a conceder-lhes, em três vezes, 120 horas de adiantamento salarial, para que os trabalhadores não sofram maiores abalos em seu orçamento ao terem descontados os dias não trabalhados; a proposta assemelha-se à da VW.</p>

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: Grande ABC

Duração: de 10/12 a 12/12 - 3 dias

Nº Grevistas: 24.000

Causas	Resultados
<p>Reivindicam abono de natal correspondente a 240 horas, reajuste</p>	<p>O movimento teve início em quatro grandes empresas automobilísticas: Massey Perkins, Mercedes-Benz, Ford e Saab-Scania, estendendo-se à outras empresas que paralisaram</p>

trimestral de 100% do IPCA em janeiro e salário profissional.	parcialmente as atividades. Os trabalhadores da Scania retornaram ao trabalho aceitando um reajuste trimestral em janeiro com base em 90% do IPCA e não desconto dos dias parados. O mesmo acordo foi obtido pelos metalúrgicos da Mercedes-Benz e da Perkins. Na Ford, a greve continuou por mais um dia e em assembléia a categoria decidiu também aceitar o reajuste firmado com as outras empresas.
---	---

Referente a 1986

Categoria: Metalúrgicos - Eletricistas
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 15/07 a 18/07 - 4 dias
Nº Grevistas: 150

Causas	Resultados
Reivindicam o pagamento do adicional de periculosidade que corresponde a 30% dos salários.	Os trabalhadores retornaram às atividades e deverão aguardar as negociações entre os representantes da categoria e os patrões.

Categoria: Metalúrgicos-Eletricistas
Base Territorial: São Bernardo do Campo SP
Empresa: Volkswagen
Duração: 02/07 - 2 horas
Nº Grevistas: 400

Causas	Resultados
Reivindicam o pagamento do adicional de periculosidade que corresponde a 30% dos salários.	O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo está articulando a mobilização de eletricitistas da região pelo pagamento do adicional.

Categoria: Metalúrgicos-Eletricistas
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Saab-Scania
Duração: 01/07 - 1 hora; 02/07 - 1 hora; 15/07 a 18/07 - 4 dias.
Nº Grevistas: 40

Causas	Resultados
Reivindicam o pagamento do adicional de periculosidade que corresponde a 30% dos salários.	Representantes da empresa reuniram-se com 40 eletricitistas e com a comissão de fábrica para tratar da concessão do adicional. Os trabalhadores decidiram retornar ao trabalho e aguardar as negociações.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 10/07 pelo menos 22 dias
Nº Grevistas: 450

Causas	Resultados
Reivindicam a ampliação do teto salarial de Cz\$ 39,00, pagamento de 240 horas mensais, redução de seis para três faixas salariais e extensão do direito de atraso sem desconto semanal.	A empresa suspendeu um membro da comissão de fábrica por 10 dias. Os trabalhadores decidiram manter a paralisação.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford do Brasil
Duração: de 14/07 a 24/07 - 11 dias
Nº Grevistas: 11.000

Causas	Resultados
Protesto contra o afastamento de um representante da comissão de fábrica envolvido em processo judicial movido pela empresa. Reivindicam ainda um aumento real de 20%.	A greve foi deflagrada pelos operários do setor de montagem de motor e câmbio e se estendeu para o resto da empresa. No terceiro dia de greve foram demitidos 97 trabalhadores sendo que os 28 membros da comissão de fábrica já haviam sofrido punições. O Tribunal Regional do Trabalho julgou a greve ilegal e o número de demitidos subiu para 206. Suspenderam o movimento sem obter acordo com a empresa.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 09/07 a 01/08 - 24 dias
Nº Grevistas: 450

Causas	Resultados
Reivindicam a ampliação do teto salarial, pagamento de 240 horas semanais, redução de seis para três faixas salariais e extensão do direito de atraso sem desconto do descanso semanal.	A empresa suspendeu um membro da comissão de fábrica por 10 dias. Os trabalhadores decidiram em assembléia encerrar a paralisação.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Ford do Brasil
Duração: de 14/10 - 24 horas
Nº Grevistas: 2.200

Causas	Resultados
Reivindicam 20% de aumento real, fim das pressões da chefia e a volta da comissão de fábrica.	A paralisação foi desencadeada pelos metalúrgicos que trabalham no setor de montagem dos automóveis.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 11/11 a 13/11 - 3 dias
Nº Grevistas: 210

Causas	Resultados
Reivindicam aumento salarial, elevação do teto dos salários e diminuição do prazo para atingir o teto.	A greve foi deflagrada pelos funcionários do setor de transporte interno.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Scania
Duração: de 01/12 - 24 horas
Nº Grevistas: 2.700

Causas	Resultados
Reivindicam 20% de aumento real, abono de emergência correspondente a um salário.	Greve de advertência. Os trabalhadores retomaram as atividades mas podem parar novamente caso a empresa não se disponha a negociar.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Scania
Duração: de 05/12 - pelo menos 13 dias
Nº Grevistas: 50

Causas	Resultados
Reivindicam a elevação do salário de Cz\$ 25,00 a hora para Cz\$ 34,00.	O movimento foi deflagrado pelos trabalhadores do setor de solda de carcaça.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: de 10/12 a 16/12 - 7 dias
Nº Grevistas: 37.000

Causas	Resultados
Reivindicam 20% de aumento real, equiparação salarial e o salário profissional.	Os metalúrgicos resolveram retornar ao trabalho mesmo sem ter conquistado um acordo com a empresa. Durante a paralisação foram demitidos 1.044 funcionários.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Ford
Duração: de 11/12 - pelo menos 2 dias
Nº Grevistas: 5.000

Causas	Resultados
Reivindicam 20% de aumento real e reintegração da comissão de fábrica que foi afastada desde a última greve.	Não divulgado.

Referente a 1987

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Ford Tratores
Duração: de 14/10 a 26/10 - 13 dias
Nº Grevistas: 900

Causas	Resultados
Querem reposição salarial de 65,9%.	A paralisação foi deflagrada depois que a empresa propôs um índice de reajuste de 12,78%, referentes ao resíduo inflacionário e à URP de outubro e novembro. A Ford Tratores não pertence à holding Autolatina. A greve foi encerrada mediante acordo que prevê um reajuste de 20,6% abono de Cz\$ 6.000,00 e o compromisso da empresa de não efetuar demissões.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 20/10 - pelo menos 12 dias
Nº Grevistas: 40.000

Causas	Resultados
Reivindicam uma reposição salarial de 65,9%	Os trabalhadores entraram em greve depois de rejeitar a proposta da empresa, que previa um reajuste de 20,6% sobre o salário de setembro. No dia 23/10 houve adesão dos mensalistas da Volks e paralisaram também cerca de 7.000 trabalhadores horistas da Ford. No terceiro dia de greve, a Autolatina demitiu 2.000 funcionários, sendo que 198 pertencem à Ford de Taubaté. Com essas demissões, o número de trabalhadores dispensados, de janeiro a outubro de 1987, totalizava 12.203. A última proposta apresentada pela Autolatina e rejeitada pelos trabalhadores prevê o pagamento antecipado da URP de novembro, pagamento integral do resíduo inflacionário, antecipação de 6,98% e abono de Cz\$ 6.000,00 a ser pago no dia 10/11.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 20/10 a 03/11 15 dias
Nº Grevistas: 40.000

Causas	Resultados
Reivindicam uma reposição salarial de 65,9%	Os metalúrgicos entraram em greve depois de rejeitar a proposta da empresa, que previa um reajuste salarial de 20,65% sobre os salários de setembro. No terceiro dia de paralisação, a Autolatina demitiu 2.000 funcionários, sendo que 198 pertencem à Ford de Taubaté. Com essas demissões, o número de trabalhadores, de janeiro a outubro de 1987, totalizava 12.203. Em assembleia, os metalúrgicos decidiram aceitar a contraproposta da empresa, que garante um reajuste de 31,96% sobre os salários pagos em setembro, e encerrar a greve. Além disso, a categoria conquistou a reestruturação da comissão de fábrica da Ford, afastada em julho de 1987, reintegração dos portadores de garantia no emprego e dos funcionários com "problemas sociais graves". A Autolatina comprometeu-se ainda a manter o abono de Cz\$ 6.000,00 a todos os empregados, inclusive para os demitidos, a ser pago em dezembro.

Referente a 1988

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Diadema - SP
Empresa: Saab Scania
Duração: de 18/05 a 25/05 - 8 dias
Nº Grevistas: 450

Causas	Resultados
Reivindicam reclassificação salarial, o que representa um aumento real de 18,5%. Querem passar da faixa 5, cujo teto é de Cz\$ 211,34 por hora, para a faixa 7, cujo teto atinge Cz\$ 250,55 por hora.	A paralisação foi deflagrada pelos operários que trabalham diretamente na montagem dos veículos. A greve foi encerrada mediante acordo que estabelece um reajuste médio de 15%, através de reclassificação salarial que beneficia montadores e tapeceiros.

Referente a 1989

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz do Brasil (setor de protótipos e oficina mecânica)
Duração: 29/03- pelo menos 24 horas
Nº Grevistas: 200

Causas	Resultados
Reivindicam equiparação salarial com os empregados de outros setores da empresa classificados com a mesma função e que têm recebido reajustes diferenciados.	Não divulgado.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen Caminhões
Duração: 10/03 - 3 horas
Nº Grevistas: 1.200

Causas	Resultados
Protestam contra a ameaça de demissão de trinta operários.	A paralisação encerrou-se após a empresa anunciar que não mais demitiria os metalúrgicos.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford New Holland (tratores)
Duração: de 10/03 a 17/03 - 8 dias
Nº Grevistas: 1.020

Causas	Resultados
Protestam contra a ameaça de demissão de oitenta e seis operários.	Os trabalhadores demitidos receberão dois e meio salários e continuarão tendo assistência médica por conta da empresa nos próximos noventa dias. Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema, a empresa também concederá a seus empregados estabilidade de noventa dias no emprego.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania do Brasil
Duração: de 14/03 a 20/03 - 7 dias
Nº Grevistas: 1.700

Causas	Resultados
Reivindicam um reajuste salarial de 84,18%.	Os operários voltaram ao trabalho sem obter o atendimento à sua reivindicação.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo, Diadema, Campinas, Santo André, Itu, Sorocaba e São José dos Campos - SP

Empresa: Greve de Categoria

Duração: 19/04 a 10/05 - 22 dias

Nº Grevistas: variou no decorrer da greve entre 60.000 e 200.000

Causas	Resultados
Reivindicam uma reposição salarial calculada pelo Dieese de 84,18% e mais um aumento real de 15%	Após agressões da Polícia Militar e disparos de tiros, em 09/05, a Scania fechou acordo com o sindicato de São Bernardo, concedendo, além dos 45%, um adiantamento de sessenta horas para ser descontado em seis parcelas. O acordo firmado com as montadoras (Ford, Volkswagen e Mercedes-Benz) beneficiou 51.000 metalúrgicos com um reajuste de 45% mais um abono de NCz\$ 60,00, já garantido também um reajuste mínimo de 5% a partir de 01/07. Os metalúrgicos da Autolatina (Ford e Volks) conseguiram ainda o pagamento dos dias parados, que serão compensados em seis dias úteis de trabalho (aos sábados), sem desconto dos domingos e feriados, e revisão das demissões ocorridas que perderam o caráter de justa causa. Já os operários da Mercedes terão dos dias parados descontados em quatro vezes e as demissões também serão revistas.

Referente a 1990

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Autolatina (Volkswagen)

Duração: 01/02 a 15/02 - 15 dias

Nº Grevistas: 6.800 até 07/02; 3.700 até 11/02; 3.750 até 14/02; e 400 em 15/02

Causas	Resultados
Reivindicam o pagamento semanal de salários reajustados de acordo com a variação do BTNF (Bônus do Tesouro Nacional Fiscal) e reestruturação interna de cargos (o que corresponde a um aumento real de 10%), ou a incorporação do abono de 9,6% aos salários.	A empresa demitiu 451 funcionários durante a greve. A paralisação iniciou-se em três setores da fábrica: as alas cinco, seis e quatorze. Em 07/02, os trabalhadores da ala cinco (usinagem e fabricação de motores) decidiram aceitar a proposta da empresa de um abono de 9,3% e desconto dos dias parados em três parcelas. Os setores responsáveis pela fundição e montagem final permaneceram parados e em 12/02 ocorreu a adesão do pessoal da casa das máquinas ao movimento. Finalmente, em 14/03, os trabalhadores decidiram retornar às atividades após conquistarem abonos de 9,3% em fevereiro e março, aumento real de 10% e uma antecipação de 8% em março, e o desconto dos dias parados. O pessoal da fundição manteve-se parado ainda até o dia 15/02, mas também aceitou o acordo. Com a greve foram paralisadas as linhas de produção da Volks (São Bernardo do Campo e Taubaté) e a unidade da Ford.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Mercedes-Benz

Duração: de 06/02 a 08/02 - 3 dias

Nº Grevistas: 85

Causas	Resultados
Reivindicam melhores condições de segurança, fornecimento de leite e equiparação salarial por função com outros setores.	Os trabalhadores suspenderam a greve com a promessa da empresa de encaminhar uma contraproposta dentro de quinze dias.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Mercedes-Benz

Duração: 07/03 - pelo menos 24 horas

Nº Grevistas: 230

Causas	Resultados
Reivindicam reestruturação salarial.	A paralisação afetou o setor de transportes da empresa.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Volkswagen

Duração: 25/05 - 2 horas

Nº Grevistas: 120

Causas	Resultados
Protestam contra a ameaça de demissão de 10.000 trabalhadores da Autolatina.	O protesto paralisou a via Anchieta por cerca de uma hora e meia e contou com a adesão dos trabalhadores da VW Caminhões. No início da noite, a empresa emitiu comunicado desmentindo a notícia.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford (Autolatina)
Duração: 11/06 - pelo menos 20 dias
Nº Grevistas: 900

Causas	Resultados
Reivindicam o IPC de março e abril, o que corresponde a um reajuste de 166,89%.	Os operários decidiram paralisar apenas os setores de ferramentaria e manutenção, setores vitais e que estrangulam a produção de carros no prazo de dois dias, paralisando a fábrica quase que total. A greve está sendo chamada de "vermelha" porque os grevistas estão se identificando por usarem golas vermelhas sob os macacões azuis. No dia 23/06, 7.000 operários decidiram ocupar as dependências da empresa ao serem avisados de que cem dos novecentos grevistas seriam despedidos. Esta ocupação durou doze horas. Apesar do acordo firmado entre o Sindicato dos Metalúrgicos e a FIESP, os operários decidiram manter o movimento, exigindo a readmissão de cem trabalhadores demitidos e o fim da suspensão de dez membros da CIPA acusados pela empresa de liderarem a invasão do dia 23/06. A empresa anunciou que, enquanto durar a paralisação, todos os operários serão descontados, independentemente de fazerem parte dos setores afetados pela mobilização, pois a empresa entende que a paralisação por estrangulamento da produção é apenas uma tática adotada por todos os funcionários. Depois de uma série de negociações, a empresa admitiu rever as cem demissões e o afastamento dos membros da CIPA e da comissão de fábrica, bem como o desconto dos dias parados dos trabalhadores dos setores que não estavam em greve, mas insistiu no afastamento do coordenador da comissão de fábrica e de um diretor do sindicato. Os trabalhadores não aceitaram e a Autolatina não efetuou o pagamento dos operários da produção. Diante do impasse, ocorreram três manifestações dos trabalhadores - dias 20, 25 e 26.07 - com quebra-quebra das instalações e depreciação de veículos. Após os últimos incidentes, e diante da ameaça de paralisações de solidariedade nas outras unidades do grupo no Brasil, a empresa decidiu conceder, além da proposta já acertada para as montadoras com a FIESP, mais 15% de antecipação, Optou também pelo fechamento da unidade de São Bernardo para reparos. Dia 30, os funcionários decidiram aceitar a nova contaproposta patronal, que previa, além da questão financeira, a manutenção de 80 dos 100 trabalhadores demitidos. O afastamento do dirigente sindical e do coordenador da comissão de fábrica foi mantido, mas foi assegurado o pagamento dos salários e demais benefícios pelo tempo que durar a estabilidade a que têm direito.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford New Holand
Duração: de 11/06 a 29/06 - 19 dias
Nº Grevistas: 1.300

Causas	Resultados
Reivindicam um reajuste salarial de 166,89%.	Os operários conquistaram um reajuste de 59,11%, sendo 5% de aumento real retroativo a abril e 1,96% relativo à produtividade pendente desde 1986 e que foi aprovada em julgamento realizado em maio pelo Tribunal Superior do Trabalho.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 18/06 - pelo menos 13 dias
Nº Grevistas: 180

Causas	Resultados
Reivindicam um reajuste salarial de 166,89% março e abril de 166,89%.	A greve paralisou apenas o setor de montagem de motores, causando um estrangulamento da produção. A comissão de Fábrica da Mercedes está tentando negociar o não desconto dos dias parados do salário dos operários, exceto os 180 do setor de montagem de motores; os operários decidiram aceitar o reajuste negociado com a FIESP porque este foi aprovado em assembléia pela categoria.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Saab-Scania
Duração: 18/06 - pelo menos 13 dias
Nº Grevistas: 3.700

Causas	Resultados
Reivindicam a reposição das perdas salariais.	Os operários aceitaram os 59,11% oferecidos pelas montadoras, mas decidiram manter a paralisação, reivindicando a melhora do índice oferecido ou um abono.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 18/06 a 11/07 - 24 dias
Nº Grevistas: 180 (até 04/07); 3.500 (do dia 05/07 em diante)

Causas	Resultados
Reivindicam um reajuste salarial de 166,89%.	A greve paralisou de início apenas o setor de montagem de motores, causando um estrangulamento da produção. A proposta apresentada pela FIESP para as montadoras de 59,11% de aumento e desconto da antecipação de 18% foi aceita, e acordaram ainda que não seria descontado do período de paralisação o descanso semanal remunerado, e nem seriam incluídos esses descontos no 13º salário e nas férias. A greve foi suspensa dia 04.07. No entanto, a paralisação foi retomada no dia seguinte - desta vez com todos os operários -, pois não foi pago o salário integral de quem não estava parado. Os operários decidiram então sair em passeata pela Via Anchieta e fizeram mais uma série de manifestações. A empresa acabou recuando e concordando em descontar dos dias de greve apenas dos 180 trabalhadores da linha de montagem. A situação dos demais foi encaminhada à justiça, uma vez que a direção da Mercedes-Benz pretende considerar como empréstimo o pagamento desses dias para os demais trabalhadores.

Referente a 1991

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota do Brasil S/A Indústria e Comércio
Duração: de 15/04 a 23/04 - 9 dias
Nº Grevistas: 700

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicam reposição salarial de 216%.	Os trabalhadores retornaram às atividades após conquistarem o reajuste de 30% sobre o salário de março, totalizando 99,77% sobre novembro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: 15/04 - pelo menos 16 dias
Nº Grevistas: 3.700

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicam reposição salarial de 216%.	No dia 17/04, os trabalhadores realizaram uma passeata. No dia 22/04, o Sinfavea ofereceu reajuste de 132% sobre o salário de novembro - 35% sobre o de março e 15% sobre o de abril. Os trabalhadores reivindicavam 48% em março e 4,7% em abril e portanto mantiveram a greve. Os trabalhadores retornaram às atividades após conquistarem 50% sobre abril e 8,54% sobre maio, totalizando 144,21% sobre novembro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 15/04 - pelos menos 16 dias
Nº Grevistas: 80

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam reposição salarial de 216%.	No dia 15/04, o coordenador do Grupo 19 e o diretor de recursos humanos da Mercedes-Benz deu prazo para os sindicatos até o dia 17/04 para decidir se aceitam ou não o reajuste de 89,75% sob pena de fecharem as negociações e não pagar os salários dos trabalhadores parados. Os metalúrgicos não aceitaram o reajuste; recusaram também a proposta feita pela Sinfavea, no dia 23/04, que consiste num aumento de 132,58% - 35% em abril, 15% em maio. O acordo não foi fechado por divergências quanto às parcelas do reajuste: a categoria queria 48% em abril e 4,77% em maio.

Categoria: Metalúrgicos - Ferramenteiros
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen (Anchieta)
Duração: 01/04 - pelos menos 30 dias
Nº Grevistas: 1.500

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam 68,56% de reajuste, sendo 20,4% referentes a equiparação com os ferramenteiros da Mercedes-Benz e 40% para recomposição de perdas.	A empresa propôs a equiparação de 20,4%, mas a metade do índice seria dada como antecipação salarial e a outra metade sob a forma de abono. A proposta não foi aceita e, no dia 09/04, cerca de quatrocentos grevistas fizeram uma manifestação contra o comportamento da empresa de interromper as negociações em torno da reivindicação de 68,56%. Uma comissão de trabalhadores foi convidada para discutir a pauta com a empresa, mas não houve acordo. Os manifestantes voltaram para a fábrica e continuaram em greve.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: 08/04 - pelos menos 23 dias
Nº Grevistas: 6.200

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam reposição salarial de 216%.	No dia 08/04, o movimento dos ferramenteiros ganhou reforço com a paralisação do setor de têmpera - cem trabalhadores suspenderam as atividades reivindicando aumento de salário e valorização da função. Os 3.100 trabalhadores do setor de montagem final decidiram entrar em greve no dia 09/04. A paralisação do setor de embalagens engrossou o movimento com mais 520 trabalhadores. No dia 15/04, os 2.500 trabalhadores do setor de manutenção aderiram ao movimento. A proposta de 50% de reajuste sobre o salário de novembro de 1990 feita pela Fiesp não foi aceita. No dia 17/04 houve uma passeata de 3.000 metalúrgicos da Volkswagen. Em 23/04, os metalúrgicos votaram em assembléia a contraproposta feita pela Sinfavea - 132% sobre novembro, sendo 35% em março, 15% em abril; mas os trabalhadores rejeitaram essa proposta porque querem 48% em abril e 4,77% em maio. Após várias rodadas de negociação, a empresa fez nova contraproposta de 168% de reajuste, sendo 50% sobre março e 19,36% sobre abril. Desse índice, 10% se refere a aumento real. Os trabalhadores reunidos em assembléia no dia 06/05 decidiram encerrar a greve aceitando a nova contraproposta.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Caetano do Sul - SP
Empresa: General Motors do Brasil
Duração: de 15/04 a 27/04 - 13 dias
Nº Grevistas: 9.500

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam reposição salarial de 216%.	A primeira contraproposta do Grupo 19 da Fiesp, de 89,75%, foi recusada pelos metalúrgicos. Uma nova proposta foi apresentada e aceita pela categoria, prevendo reajuste de 132,58% sobre os salários de novembro de 1990, distribuídos da seguinte forma: 35% em abril e 15% em maio, mais um acréscimo de Cr\$ 5.000,00 sobre os vencimentos de abril, a título de reembolso dos gastos com transportes.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 15/04 a 02/05 - 18 dias
Nº Grevistas: 80

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam reajuste salarial de 216%.	No dia 15/04, o coordenador do Grupo 19 e o diretor de recursos humanos da Mercedes-Benz deu prazo para os sindicatos até o dia 17/04 para decidir se aceitam ou não o reajuste de 89,75% sob pena de fecharem as negociações e não pagar os salários dos trabalhadores parados. Os metalúrgicos não aceitaram o reajuste; recusaram também a proposta feita pela Sinfavea, no dia 23/04, que consiste num aumento de 132,58% - 35% em abril, 15% em maio. O acordo não foi fechado por divergências quanto às parcelas do reajuste: a categoria queria 48% em abril e 4,77% em maio. Os trabalhadores retornaram às atividades após conquistarem reajuste salarial de 144,21% sobre novembro: 50% em abril e 8,5% em maio, descontadas as antecipações. Nos 8,5% estão incluídos os 5% de antecipação de aumento real.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen (Anchieta)
Duração: de 01/04 a 09/05 - 39 dias
Nº Grevistas: 1.500

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam 68,56% de reajuste, sendo 20,4% referentes a equiparação com os ferramenteiros da Mercedes-Benz e 40% de aumento real.	A empresa propôs a equiparação de 20,4%, mas a metade do índice seria dada como antecipação salarial e a outra metade sob a forma de abono. A proposta não foi aceita e, no dia 09/04, cerca de 400 grevistas fizeram uma manifestação contra o comportamento da empresa de interromper as negociações em torno da reivindicação de 68,56%. Uma comissão de trabalhadores foi convidada para discutir a pauta com a empresa, mas não houve acordo. Os manifestantes voltaram para a fábrica e continuaram em greve. Após várias rodadas de negociação, no dia 06/05 a empresa fez uma nova contraproposta para todos os empregados de 168% de reajuste sobre os salários de novembro, sendo que 10% se referem a aumento real. Na assembléia que reuniu 15.000 trabalhadores da empresa, os ferramenteiros não aceitaram a proposta. Porém, depois de uma reavaliação da nova contraproposta os ferramenteiros decidiram como os outros empregados da Volks, retornar ao trabalho.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: de 16/09 a 25/09 - 10 dias
Nº Grevistas: 253

Causas	Resultados
Reivindicavam reclassificação no plano de carreira do nível cinco para o seis, o que representa uma diferença máxima de 14%.	A empresa fez contraproposta de promoção horizontal, equivalente a um reajuste de 7,9% nos salários, rejeitada pelos metalúrgicos. No dia 25/09 retornaram às atividades após conquistarem reajuste salarial de 48,07% parcelado em duas vezes, sendo 25,4% em outubro e 18,08% em novembro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: de 18/10 a 21/10 - 4 dias
Nº Grevistas: 3.100

Causas	Resultados
Reivindicavam o fim das demissões.	Retornaram às atividades após conquistarem da empresa o compromisso de que não haverá demissões em massa na empresa.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 01/10 a 02/10 - 2 dias
Nº Grevistas: 120

Causas	Resultados
Reivindicavam reajuste salarial de 48,08%.	Retornaram às atividades após conquistarem 25,41% de antecipação em setembro. Em outubro, o reajuste será 9,33% de antecipação e 8% de aumento real.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 26/11 - 5 horas
Nº Grevistas: 340

Causas	Resultados
Reivindicavam o pagamento do 14º salário e abertura de negociações para reajustes salariais em dezembro e janeiro.	Somente o setor de motores da empresa paralisou suas atividades, mas a idéia da comissão de fábrica é promover todos os dias paralisações setoriais.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Caetano do Sul e São José dos Campos - SP
Empresa: General Motors
Duração: 02/12 - 2 horas; 03/12 2 horas
Nº Grevistas: 3.500 no dia 02/12; 10.000 no dia 03/12

Causas	Resultados
Reivindicavam reajuste de 7,75% sobre a contraproposta de reajuste do mês de dezembro (19,56%) e um abono no valor de 220 horas de trabalho.	No primeiro dia foram 3.500 horistas de São José dos Campos que protestaram. Os 2.500 horistas da unidade de São Caetano do Sul e os 7.500 funcionários de três setores (usinagem3, montagem de veículos automotores e unidade de caminhões) paralisaram suas atividades em 03/12. A empresa não apresentou nova contraproposta.

Referente a 1992

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: 23/04 - 6 horas
Nº Grevistas: 14.000

Causas	Resultados
Protesto contra o aumento de 20,8% no preço dos carros novos, o que punha em risco o acordo firmado na Câmara Setorial do Setor Automotivo.	O protesto começou com uma assembléia às 5h30m. horário de início do turno da manhã, que decidiu pela realização de um ato público na Via Anchieta. Também foi decidido que por enquanto não seria realizada greve. O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema teria um encontro com o governador do estado para discutir o aumento.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 14/05 - 24 horas
Nº Grevistas: 2.000

Causas	Resultados
Protesto contra a entrega de serviços a outras empresas para evitar contratação direta de mão-de-obra e contra a falta de promoções por mérito, que até o ano passado eram habituais.	Greve de advertência.

Referente a 1993

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Campinas - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 22/01 a 27/01 - 5 dias
Nº Grevistas: Não divulgado

Causas	Resultados
Protesto contra o programa de demissões voluntárias implantado no ano passado, que pretende atingir 2.875 trabalhadores, e contra a negativa da empresa de repassar aos salários de janeiro o INPC integral de dezembro, de 25,59%.	No primeiro dia da greve, os trabalhadores da Mercedes em São Bernardo do Campo fizeram uma passeata de 6 quilômetros, pela rodovia Anchieta. A partir do segundo dia, optaram por paralisações setoriais. Em 25/01, foram paralisadas as linhas de montagem de chassis e motores para caminhões em São Bernardo, que empregam 220 funcionários. No mesmo dia, entraram em greve 3.000 funcionários da unidade da Mercedes em Campinas, que fabrica monoblocos (ônibus completos) e plataformas de ônibus. Em 26/01, os 400 trabalhadores do setor de experiência (centro de tecnologia da empresa) fizeram uma passeata interna e um ato de protesto em frente ao prédio da administração, sendo mantida a greve dos 220 funcionários dos setores de montagem de motores e chassis, o que levou à paralisação indireta da linha de caminhões, da montagem de cabines e do teste de motores. Nesse dia, os funcionários da unidade de Campinas voltaram ao trabalho. A greve terminou após acordo realizado entre a empresa e trabalhadores, que garante aos 13.500 funcionários o pagamento em janeiro do INPC integral de dezembro de 1992, a redução de 31 para 28 dias de licença remunerada e o pagamento em março de 2,65% de aumento real. Quanto ao programa de voluntariado, não houve acordo.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 30/03 - pelo menos 2 dias
Nº Grevistas: Não divulgado

Causas	Resultados
Os trabalhadores reivindicavam 6,27% de aumento real, conforme acordado junto à Câmara Setorial do Setor Automobilístico.	Não divulgado.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: de 30/03 a 05/04 - 7 dias
Nº Grevistas: 1.200

Causas	Resultados
Reivindicavam o pagamento, em abril, de aumento real de 6,27% conforme acordo firmado junto à Câmara Setorial.	A empresa ofereceu 5,5% de aumento real em abril, a título de reestruturação do plano de cargos e salários, entretanto descontariam os 4,47% de aumento real dado em novembro de 1992. Os trabalhadores rejeitaram a proposta em primeira instância. A greve terminou com a aceitação da proposta por parte dos trabalhadores da linha de montagem, onde a empresa dará aumento real de 7,4% nos salários de abril para os grevistas e um aumento médio de 6,94% para os demais funcionários, mas descontará a antecipação de novembro de 1992. Este reajuste será acima do estabelecido na Câmara Setorial.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 13/07 - 2 horas; 19/07 a 27/07 - 9 dias
Nº Grevistas: 5.000 (no dia 13); 400 (de 19/07 a 27/07)

Causas	Resultados
Protesto por melhores condições de trabalho e redução da jornada de trabalho.	Greve de advertência. Já em 19/07, os trabalhadores paralisaram as atividades exigindo reclassificação de faixa salarial. No dia 26/07, a Autolatina fez contraproposta de antecipar de setembro para agosto a discussão do plano de reestruturação de cargos e salários dos empregados, com o compromisso de discutir, em primeiro lugar, as reivindicações dos reparadores e inspetores grevistas, além da compensação dos dias parados. Após assembleia, os funcionários decidiram retornar ao trabalho, aceitando a contraproposta.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 05/07 - 24 horas
Nº Grevistas: 48

Causas	Resultados
Os funileiros reivindicam reclassificação das faixas salariais.	Retornaram às atividades após conquistarem suas reivindicações.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 06/07 - 24 horas
Nº Grevistas: 180

Causas	Resultados
Protesto contra a terceirização do setor de restaurante.	Retornaram às atividades após a Mercedes-Benz dispensar os serviços da empresa que havia sido contratada para efetuar o serviço de restaurante.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 06/07 a 11/07 - 6 dias
Nº Grevistas: 300

Causas	Resultados
Reivindicavam reclassificação das faixas salariais.	Os grevistas são 70 soldadores-ponteadores que querem passar da faixa 7 para a faixa 8; 42 soldadores de produção especial pedindo a faixa 10 e 8 soldadores de produção oficial reivindicando a faixa 9. O restante dos grevistas ajudantes e abastecedores, que estão parados em solidariedade. Retornaram às atividades após a empresa conceder as reivindicações dos trabalhadores.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 05/08 - 24 horas
Nº Grevistas: 23

Causas	Resultados
Paralisaram suas atividades em protesto contra o uso de ponteadeiras de 50Kg na linha de produção do Fusca.	A greve foi encerrada após a empresa trocar o equipamento.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 02/09 - 24 horas
Nº Grevistas: 250

Causas	Resultados
Reivindicavam equiparação salarial com os funcionários da Autolatina que exercem a função e mesma mudança da faixa salarial 8 para a 9.	Os funcionários das empilhadeiras retornaram às atividades após conquistarem a equiparação salarial com os empregados da Autolatina.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 23/09 - 2 horas; 24/09 - 1 hora
Nº Grevistas: 50; 1.000

Causas	Resultados
Reivindicavam melhores condições de trabalho.	No dia 23/09, paralisaram os funcionários da funilaria da Kombi e no dia 24/09 os empregados da usinagem. Greve de advertência.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 07/10 - pelo menos 24 horas
Nº Grevistas: 51

Causas	Resultados
Protesto contra o não cumprimento por parte da empresa de acordo assinado em julho, que garantiria aos operários do setor de corte de chapa a equiparação salarial com os 600 metalúrgicos da estamparia.	Após ter fracassado uma tentativa de abertura de negociações, os trabalhadores decidiram manter a greve.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota
Duração: de 14/10 a 20/10 - 7 dias
Nº Grevistas: 810

Causas	Resultados
Protesto contra a demissão de um operário com direito à estabilidade. Também reivindicam a criação da comissão de fábrica.	Entraram em greve 650 empregados da empresa, incluindo mensalistas e outros 160 trabalhadores de empresas de terceiros. A greve terminou após os trabalhadores terem aceito contraproposta apresentada pela empresa, de pagar os dez meses e 25 dias de estabilidade a que o operário demitido teria direito, além dos benefícios previstos em lei. Também foi negociada a estabilidade no emprego para os demais funcionários até 31 de janeiro e ficaram para ser discutidos em janeiro a formação de comissão de fábrica e o pagamento do 14º salário.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: 09/12 - pelo menos 24 horas
Nº Grevistas: 20

Causas	Resultados
Reivindicam melhores condições de trabalho.	Não divulgado.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 16/12 e 17/12 - 1 hora
Nº Grevistas: Não divulgado.

Causas	Resultados
Protesto contra a falta de condições de trabalho.	Em 16/12, pararam os operários do setor de montagem de cabines; no dia seguinte, os da manutenção e carpintaria. As paralisações ocorreram em decorrência do acúmulo de sujeira, causada pela greve dos trabalhadores da Electrolux, que presta serviço de limpeza à Mercedes-Benz.

Referente a 1994

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota
Duração: de 12/01 a 03/01 - 2 dias
Nº Grevistas: 23

Causas	Resultados
Reivindicam equiparação salarial.	Retornaram às atividades após conquistarem equiparação com o grupo 2. Com isso, receberam um aumento que varia de 10% a 30%.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota
Duração: 30/03 - pelo menos 2 dias
Nº Grevistas: 450

Causas	Resultados
Protesto contra a decisão da empresa de não negociar as perdas dos planos Bresser e Verão e contra as advertências feitas a um diretor do Sindicato, seis integrantes da Cipa e um ex-integrante.	Em 31/03, a greve continuava.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Autolatina
Duração: 24/03: 1 hora; 30/03: 2 horas
Nº Grevistas: 4.000

Causas	Resultados
Protesto contra a morte de um funcionário por acidente de trabalho.	Greves de advertência, em defesa da vida e por melhores condições de trabalho.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 10/03 a 13/03 - 4 dias
Nº Grevistas: 8.000

Causas	Resultados
Protesto contra a decisão da empresa de pagar, para os funcionários não sindicalizados que estavam na montadora nos períodos dos planos Bresser e Verão e não reclamaram na Justiça, as mesmas 120 horas a mais conquistadas pelos filiados ao sindicato da categoria.	A empresa fez contraproposta de pagar um abono de CR\$ 100 mil a todos os funcionários, rejeitada pelos trabalhadores. Retomaram às atividades após conquistarem CR\$ 180 mil a todos os 12.500 empregados, incluindo os não sindicalizados, e de cem horas extras aos ex-funcionários, que entraram com a ação através do sindicato na época dos planos em vez das 55 horas inicialmente previstas.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota
Duração: de 30/03 a 04/04 - 6 dias
Nº Grevistas: 640

Causas	Resultados
Protesto contra a decisão da empresa de não negociar as perdas dos planos Bresser e Verão e contra as advertências dadas a um diretor do sindicato, seis cipeiros e um ex-cipeiro.	Os trabalhadores aceitaram a seguinte proposta de pagamento das perdas: recebimento de 200 horas para os sindicalizados que entraram na empresa até 31/10/87; 140 horas para os sindicalizados admitidos entre 01/11/87 e 30/06/89; 80 horas para os não sindicalizados que estão na empresa desde 01/10/89; 50 horas para os demitidos entre 31/10/87 e 30/06/89.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 14/04 a 22/04 - 9 dias
Nº Grevistas: 180

Causas	Resultados
Reivindicam reajuste salarial de 27% para recompor o poder de compra do salário de 01/04/93.	Os trabalhadores da Mercedes decidiram paralisar o setor de motores, que, por ser estratégico, levou à interrupção de toda a produção de caminhões da fábrica. A greve foi encerrada com a conquista de aumento real de 19% sobre os salários de março, a contratação imediata de 100 novos funcionários, aumento do abono de férias de um terço para 50% e o fim do desconto do domingo para os trabalhadores que faltam ou atrasam. Também foi acordada a reposição dos dias parados.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: de 14/04 a 18/04 - 5 dias
Nº Grevistas: 3.200

Causas	Resultados
Reivindicam reajuste salarial de 27% para recompor o poder de compra dos salários de 01/04/93.	Como a direção da Scania concordou em reduzir as horas extras e contratar novos funcionários, além de efetuar uma reestruturação salarial da empresa, os funcionários decidiram aceitar a proposta de reajuste salarial de 19% e encerrar a greve.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford
Duração: de 12/09 a 19/09 - 8 dias
Nº Grevistas: 12.358

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de 59 horas e meia, a ser pago em outubro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 12/09 a 19/09 - 8 dias
Nº Grevistas: 12.414

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de 59 horas e meia, a ser pago em outubro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: de 12/09 a 19/09 - 8 dias
Nº Grevistas: 3.087

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de 59 horas e meia, a ser pago em outubro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Toyota
Duração: de 12/09 a 19/09 - 8 dias
Nº Grevistas: 629

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de 59 horas e meia, a ser pago em outubro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: de 12/09 a 19/09 - 8 dias
Nº Grevistas: 23.076

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de 59 horas e meia, a ser pago em outubro.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: General Motors
Duração: de 12/09 a 13/09 - 2 dias
Nº Grevistas: 9.500

Causas	Resultados
Reivindicam reposição mensal da inflação, transformação da inflação acumulada de 11,87% de julho e agosto em horas trabalhadas (40 horas) pagas como abono, antecipação da data-base de abril de 1995 para novembro de 1994.	Retornaram às atividades após conquistarem abono de R\$ 250,00 para todo o quadro funcional e a reposição das 18 horas paradas.

Referente a 1995

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 20/02 - 12 horas
Nº Grevistas: 53

Causas	Resultados
Reivindicam a regulamentação do processo kaizen.	O setor 137/4, de bombas - d'água e de óleo, retornou às atividades após conquistar a reivindicação. Ficou estabelecido que não haverá mudança no perfil da função exercida pelos trabalhadores, caso essa hipótese venha a ocorrer haverá uma requalificação salarial e, em necessidade de realocação, a mesma ocorrerá em função compatível, sem alteração salarial.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Caetano do Sul e São José dos Campos - SP
Empresa: General Motors
Duração: de 04/04 a 11/04 - 8 dias; 05/04 a 12/04 - 8 dias
Nº Grevistas: 9.600; 10.600

Causas	Resultados
Os trabalhadores de São Caetano do Sul reivindicam 20% de aumento real, reposição de 27,11% devido ao IPC-r, contrato coletivo de trabalho, redução da jornada de 44 para 40 horas semanais e participação nos lucros. Os de São José dos Campos reivindicam um reajuste total de 49,43%, dos quais 10% a título de aumento real 27,11% do IPC-r e 6,87% referentes às perdas decorrentes da transição para a URV.	Em 04/04, entraram em greve os 9.600 funcionários da GM em São Caetano do Sul, que haviam rejeitado na véspera uma contraproposta de 7,78% de aumento real mais 27,11% de reposição do IPC-r. No dia seguinte, entraram em greve os 10.600 metalúrgicos da GM em São José dos Campos. Em 06/04, o TRT propôs numa audiência de conciliação um aumento real de 7,78%, mais reposição de 27,11%. Essa proposta foi rejeitada pelos trabalhadores no dia seguinte. Em 10/04, a greve dos funcionários de São Caetano foi julgada não abusiva, tendo sido determinado o pagamento de 27,11% do IPC-r, além de 8,3% de aumento real a título de produtividade e estabilidade no emprego por noventa dias. Em 11/04, numa assembléia realizada no final da tarde, os metalúrgicos de São Caetano decidiram retornar ao trabalho. No mesmo dia, julgada a greve do pessoal de São José dos Campos, tendo sido determinado pelo TRT o mesmo que no caso de São Caetano. Em 12/04, eles voltaram ao trabalho.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 12/06 - 3 horas
Nº Grevistas: 1.200

Causas	Resultados
Paralisaram as atividades em protesto contra a decisão da empresa de suspender a negociação de participação nos resultados.	Os 12.500 trabalhadores conquistaram abono de R\$ 2.100,00

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford
Duração: 17/08 - 2 horas
Nº Grevistas: 4.000

Causas	Resultados
Reivindicam estabilidade no emprego até 1.999, redução da jornada de trabalho, de 44 horas semanais para apenas 40, até abril de 1996 e criação de sistema consensual para solução de conflitos entre trabalhadores e empresa, com participação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC nas negociações, reestudo do processo de terceirização e reestruturação de cargos e salários.	O Projeto 2.000, da Ford, prevê reorganização produtiva da fábrica, investimentos em novas máquinas e fechamento de 3 mil postos de trabalho nos próximos anos. A paralisação teve caráter de advertência.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo e Campinas - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 25/09 - pelo menos 7 dias
Nº Grevistas: 14.200

Causas	Resultados
Reivindicam reintegração de 1.600 funcionários demitidos nas duas unidades.	No dia 26/09, os 10.000 trabalhadores realizaram uma manifestação em protesto contra as demissões, bloqueando durante uma hora a rodovia Anchieta. Em 30/09, os trabalhadores demitidos rejeitaram as vantagens financeiras oferecidas pela empresa e decidiram pela continuidade da greve. Em 02/10 será realizada uma assembléia a fim de se definir os rumos da paralisação.

Referente a 1996

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 13/03 a 18/03 - 5 dias
Nº Grevistas: 130

Causas	Resultados
Os trabalhadores paralisaram as atividades em protesto à advertência dada a um cipeiro, e reivindicavam o registro em carteira de trabalho dos trabalhadores temporários.	A advertência foi retirada e a empresa se comprometeu a efetivar 90% dos trabalhadores temporários.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 18/04 - 3 horas
Nº Grevistas: 6.000

Causas	Resultados
Paralisam as atividades em protesto contra o fechamento das negociações sobre a reestruturação produtiva, e contra o aumento dos lanches servidos na lanchonete da empresa.	O acordo entre a empresa e os trabalhadores previa a instalação de três células produtivas experimentais, para testar os novos métodos de produção, e não foi cumprido mesmo voltando às atividades, os trabalhadores mantiveram boicote aos lanches que eram servidos na empresa, por causa do aumento de 400%.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Ford
Duração: 23/04 - 2 horas
Nº Grevistas: 60

Causas	Resultados
Protestam contra o não pagamento do adicional de periculosidade.	Os trabalhadores têm direito ao adicional de 30% de periculosidade por trabalharem com eletricidade. Paralisação de advertência.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: 29/04 - 2 horas; 30/04 - 24 horas
Nº Grevistas: 2.500; 2.400

Causas	Resultados
Reivindicam participação nos lucros, implantação do plano de cargos e salários, reestruturação salarial, reposição da inflação de novembro/95 a abril/96.	Retornaram às atividades após a empresa receber uma comissão de trabalhadores. Em 30/04 houve outra paralisação para pressionar a empresa a abrir as negociações sobre uma pauta de reivindicações que estava pendente há quarenta dias.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Scania
Duração: de 30/04 a 22/05 - 23 dias
Nº Grevistas: 3.200

Causas	Resultados
Reivindicam reposição das perdas salariais de novembro/95 a abril/96 (5,74%), participação nos lucros e resultados, um prêmio pelo certificado Isso 9001 recebido pela empresa e a implantação da segunda fase do plano de reestruturação salarial.	Retornaram às atividades após a empresa efetuar, de uma só vez, o pagamento de R\$ 700,00 de participação nos lucros e resultados. No dia 01/06 a empresa deve pagar um vale-compra de R\$ 150,00. A partir do mês de junho, os trabalhadores da produção deverão ter um reajuste salarial de 6% e os administrativos de 3% e mais 3% de mérito (a critério da chefia). As horas paradas serão descontadas em quatro vezes.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Volkswagen
Duração: 02/08 - 3 horas
Nº Grevistas: 80

Causas	Resultados
Protestam contra a mudança do local do cartão de ponto e troca de chefias.	Não divulgado.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: 05/08 - 1 h e 30 m; 06/08 - 1 h; 12/08 - 3 h; 14/08 - 24 horas; 15/08 - 5 h e 15 m; 27/08 18 h e 45 m
Grevistas: 200; 5.000; 80; 40; 4.000; Não divulgado

Causas	Resultados
Reivindicam reposição salarial referente à inflação de novembro a julho, participação no processo de reestruturação produtiva e criação do estatuto da comissão de fábrica, além de outros pontos de pauta.	Desde o início do mês, os trabalhadores promoveram várias paralisações-surpresa em setores internos da empresa. A comissão de fábrica informou que os protestos vão continuar enquanto a empresa se recusar a negociar o reajuste.

Categoria: Metalúrgicos
Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP
Empresa: Mercedes-Benz
Duração: de 04/09 a 18/09 - paralisações diárias de 8h e 15 m a 9 horas
Nº Grevistas: Não divulgado

Causas	Resultados
Reivindicam 10,94% de reposição das perdas salariais, participação nos lucros e resultados, reajuste de faixas salariais e a renovação do estatuto da comissão de fábrica.	Os protestos foram realizados nos setores: montagem de eixos traseiros, dias 04/09 a 06/09 e 09/09 a 11/09; montagem final de caminhões, dias 12/09, 13/09, 16/09 e 17/09; montagem final de cabinas e processamento para exportação, dia 18/09. Retornaram às atividades após a empresa oferecer R\$ 800,00 como participação nos lucros e resultados, concordar com a renovação do novo estatuto da comissão de fábrica e liberar as faixas salariais. A empresa não vai descontar as horas paradas, que serão compensadas em

	folgas, e tornou por tempo indeterminado o programa de voluntariado, aberto na semana passada para eliminar 1.200 dos 9.800 postos de trabalho. Sem o acordo, o programa terminaria na quinta-feira.
--	--

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Ford

Duração: 16/09 - 5 horas; 18/09 - 24 horas

Nº Grevistas: 370

Causas	Resultados
Reivindicam uma indenização melhor na demissão que ocorrerá em dezembro.	Retornaram às atividades, após aprovarem o acordo negociado com o sindicato. Os 370 trabalhadores aposentados e aposentáveis do setor que fabrica motores conquistaram melhorias no pacote de benefícios proposto no programa de voluntariado. Além dos 41,5% do salário atual para cada ano trabalhado na empresa, os trabalhadores vão receber outros R\$ 3.000,00 a título de assistência médica. A empresa resolveu também estender o programa de voluntariado, antes restrito à usinagem, para toda a empresa. O setor de usinagem será fechado até o final do ano.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Scania

Duração: 16/09 - 1 h e 15 m

Nº Grevistas: 60

Causas	Resultados
Reivindicam o prêmio de participação nos lucros e resultados.	Os trabalhadores do setor de montagem aprovaram em assembléia a realização de paralisações-surpresa até que a empresa aceite negociar a participação nos lucros e resultados.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Ford

Duração: 10/10 - pelo menos 4 dias

Nº Grevistas: 2.600

Causas	Resultados
Protestam contra a suspensão de 34 trabalhadores.	A greve teve início com os trabalhadores do turno da noite, em protesto contra as punições impostas aos trabalhadores de uma fornecedora.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Volkswagen

Duração: 05/11 - 24 horas

Nº Grevistas: 750

Causas	Resultados
Protestam contra a suspensão de três dias dada ao integrante da comissão de fábrica.	Paralisação de advertência.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Mercedes-Benz

Duração: 06/11 - 24 horas

Nº Grevistas: 9.600

Causas	Resultados
Reivindicam 12% de reposição salarial, aumento real, piso salarial de R\$ 500,00, participação nos lucros e redução da jornada semanal de 44 para 40 horas.	A paralisação fazia parte de movimentos dos metalúrgicos ligados à CUT e Força Sindical no estado de São Paulo. Os trabalhadores conquistaram 11% de reposição salarial a partir de janeiro de 1997 e abono no valor de 102 horas de trabalho. Em 07/11 eles retomaram as atividades.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Scania

Duração: de 06/11 a 20/11 - 15 dias

Nº Grevistas: 3.000

Causas	Resultados
Reivindicam 12% de reposição salarial, aumento real, piso salarial de R\$ 500,00, participação nos lucros e redução da jornada semanal de 44 para 40 horas.	A paralisação fazia parte de movimentos dos metalúrgicos ligados à CUT e Força Sindical no estado de São Paulo. Pararam os setores de motores e fabricação de chassis. A empresa apresentou proposta de 11% de reajuste salarial e abono equivalente a 102 horas de trabalho, aceita pelos trabalhadores. No entanto, queria descontar 6% que foi concedido de antecipação em junho, os trabalhadores não aceitaram. Em 19/11, a empresa

	apresentou proposta prevendo 7,91% de reajuste salarial, 3,05% de antecipação da inflação de 1997 e reposição dos dias parados. Os trabalhadores não aceitaram repor os dias parados. Em 20/11, os trabalhadores fecharam acordo prevendo a reposição de quatro sábados. Em 21/11 eles retomaram as atividades.
--	---

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Volkswagen

Duração: 29/11 - 1 h e 45 m

Nº Grevistas: 12.000

Causas	Resultados
Protestavam contra a falta de segurança no trabalho.	Em 28/11, um trabalhador morreu em um acidente na empresa, o que gerou protesto. Paralisação de advertência.

Categoria: Metalúrgicos

Base Territorial: São Bernardo do Campo - SP

Empresa: Volkswagen

Duração: 06/12 - 24 horas

Nº Grevistas: 10.500

Causas	Resultados
Reivindicam o pagamento da segunda parcela da participação nos lucros.	A empresa se comprometeu a pagar R\$ 1.200,00, em 20/12, como segunda parcela do prêmio de participação nos lucros.