

Imperialismo e relações de trabalho na indústria automobilística de São Paulo (1955-1973)

Palavras-Chave: Indústria automobilística, relações de trabalho, superexploração

Autores:

João Caetano Gomes Viana [IE-Unicamp]

Prof. Dr. Fábio Antonio de Campos (orientador) [IE-Unicamp]

INTRODUÇÃO:

Entre 1955-1973 há a instauração e maturação da indústria pesada no Brasil, fruto da convergência entre as demandas “estabelecidas pela própria reprodução capitalista em âmbito mundial” (IANNI, 2009) e os limites da industrialização por substituição de bens de consumo não duráveis (MARINI, 2013). Internamente, a decisão da burguesia nacional pelo “desenvolvimento associado” se refletiu em uma série de mudanças institucionais que favoreceram a penetração do grande capital internacional. Dentre essas medidas, podemos citar a Instrução 113 da SUMOC, os incentivos fiscais e a flexibilização do controle sobre remessas de lucro e sobre o endividamento externo. Não menos importante foram as medidas tomadas no sentido de disciplinar os trabalhadores e aprofundar sua exploração, dentre as quais se destacam a “lei antigreve”, a criação do FGTS e a política salarial consolidada sob o governo de Castelo Branco.

A transformação na competição capitalista internacional, ainda mais importante que as mudanças internas, foi inaugurada pelo chamado “desafio europeu”. O avanço do grande capital desse continente sobre mercados emergentes apareceu como resposta à presença de empresas estadunidenses em seus mercados nacionais. O Brasil, com grande mercado consumidor potencial e uma incipiente indústria de bens de capital se tornou, assim, o principal destino de IDE na periferia capitalista durante o período.

O setor mais dinâmico da economia brasileira foi a indústria automobilística, concentrada quase em sua totalidade no estado de São Paulo. Não apenas foi o setor líder de atração de IDE, com 18% do total investido no país (CAMPOS, 2009), como também seus encadeamentos para frente e para trás na cadeia foram fundamentais para a industrialização pesada (LESSA, 1983). Nessa pesquisa buscamos compreender qual foi o impacto do avanço da penetração imperialista (destacada por sua forma de IDE no período) sobre as condições e mecanismos de exploração da força de trabalho na indústria automobilística do estado de São Paulo, tendo em conta a diferenciação interna do setor e dos trabalhadores do setor.

METODOLOGIA:

Em função de subsidiar a investigação do objeto propriamente, foi necessário, em primeiro lugar, qualificar a industrialização pesada no Brasil, com especial atenção para a articulação do capital internacional com o planejamento estatal e a associação subcontratada da empresa privada nacional. Na articulação desse “tripé do desenvolvimento”, tanto o “Plano de Metas” (1956-1961) quanto o “Programa de Ação Econômica do Governo” (1964-1967) tiveram especial importância.

Em segundo lugar, foi necessário assumir uma hipótese teórica sobre o funcionamento do mercado de trabalho sob a industrialização pesada para servir de “filtro” à análise dos dados. Em termos simples, investigamos se a dinâmica do mercado de trabalho da indústria, em especial da indústria automobilística, era independente ou não da dinâmica dos outros setores da economia. Como referência máxima na decisão de uma hipótese teórica, tomamos obras que analisam a “fisionomia” do mercado de trabalho da indústria automobilística.

A investigação das relações de trabalho, por sua vez, se deu em três eixos: 1) a atuação do Estado na mediação da relação capital-trabalho; 2) as condições de trabalho e; 3) a evolução do salário real *vis a vis* a produtividade. Para a investigação quantitativa (item 3), utilizamos como principais fontes de dados os censos industriais e anuários estatísticos do IBGE, pesquisas amostrais do DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos) e os anuários da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores).

Por fim, buscamos explorar os resultados obtidos a partir da categoria “superexploração da força de trabalho”. O intuito é encontrar mediações concretas no sentido de enriquecer a categoria em uma aproximação com a realidade setorial, o que implica reconhecer a reprodução de mecanismos gerais da superexploração da força de trabalho, ao mesmo tempo reconhecer a negação de outros e, por fim, a existência de mecanismos particulares.

RESULTADOS E DISCUSSÕES:

A atuação do Estado brasileiro durante o período se deu de maneira a compatibilizar a economia nacional ao chamado “desenvolvimento associado”. A trajetória do salário mínimo real (ver tab.1) indica um nível máximo em 1959 e um forte arrocho a partir de 1965. O nível máximo obtido em 1959 não pode ser superestimado, pois a inflação acelerada do final da década de 1950 e primeira metade da década de 1960 significou um importante mecanismo de expropriação do fundo de consumo dos trabalhadores, uma vez que o reajuste salarial não era suficiente para repor a perda do poder de compra no período anterior (resíduo inflacionário). A partir de 1966, a trajetória é determinada pela política salarial consolidada durante o governo de Castelo Branco, sob o pretexto de controle da inflação. Inicialmente obrigatória apenas para o funcionalismo público e empresas ligadas ao Estado, a Lei 4.725 de 13 de julho de 1965 impunha a política salarial também ao setor privado tendo como regra básica a reconstituição do salário real médio dos últimos 24 meses. Além de obrigar todos os dissídios coletivos a serem resolvidos pelo Ministério do Trabalho, a Lei impedia qualquer reajuste com menos de um ano do último acordo ou dissídio coletivo (COSTA, 1996).

Tabela 1 – Salário mínimo e salário mínimo real na cidade de São Paulo

Ano (dez)	SM (Cr\$ de 1970)	SM real (São Paulo - SP)
1959	6	6
1960	9,6	4,15
1961	13,44	4,89
1962	13,44	4,29
1963	21	3,37
1964	42	3,94
1965	66	5,06
1966	84	3,65
1967	105	4,17
1968	129,6	4,11
1969	156	3,67
1970	187,2	4,23
1971	225,6	3,84
1972	268,8	3,32
1973	312	2,76

Fonte: Dez anos de política salarial – DIEESE, 1975

Nota: O índice de preços utilizado para o ano de 1964 foi calculada em função do valor da sexta em jan/1965, ao invés de dez/1964, como nos outros anos

A partir de janeiro de 1967 foi acrescida metade do resíduo inflacionário projetado para os 12 meses seguintes no reajuste. A aplicação da regra, entretanto, se deu com índices oficiais subestimados, tanto para o aumento da produtividade quanto para a inflação prevista. Mesmo quando os reajustes não eram feitos a partir dos índices oficiais, havia uma série de restrições ao aumento dos salários, sob o pretexto, novamente, de conter o aumento dos preços. Por fim, os salários em geral sofrem uma importante influência do salário mínimo e sua redução deve indicar uma perda da participação dos salários na renda.

Além da política salarial, a criação do FGTS, como substituto do estatuto da estabilidade no emprego significou uma redução dos encargos financeiros das empresas para demitir seus funcionários, aumentando a rotatividade do trabalho; em outras palavras “a burguesia passou a jogar mais livre e abertamente com o exército industrial de trabalhadores reserva” (IANNI, 2019).

Na indústria automobilística foram especialmente relevantes a coerção física e a perseguição política dentro das grandes montadoras, fruto da cooperação entre as últimas e o Estado ditatorial (IANNI, 2019; KOPPER, 2017). Essa associação vai além, pois a fiscalização por parte do Ministério do Trabalho para garantir os direitos trabalhistas era inexistente. Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo, em 1973, o grande aumento de produtividade das grandes montadoras de automóveis verificado nos anos recentes tinha como fundamento: 1) a obrigatoriedade de horas extras; 2) a obrigatoriedade de trabalhar nas férias recebendo uma bonificação; 3) o aumento da velocidade das máquinas.

O resultado em termos de produtividade e salários pode ser conferida abaixo (tab.2). O salário real foi calculado utilizando a cesta básica do DIEESE para a cidade de São Paulo. O índice nos parece adequado considerando que, dentre todas as produtoras de automóveis, se localizavam fora da Grande

São Paulo apenas a Fábrica Nacional de Motores (FNM) e a Magirus-Deutz, cuja produção e o número de trabalhadores eram muito inferiores aos das demais. O setor de material de transportes (tab.3), tal como apresentado nos anuários estatísticos e censos industriais do IBGE, representa uma boa *proxy* para o conjunto da indústria automobilística no estado de São Paulo. A primeira coluna diz respeito ao salário médio do conjunto dos trabalhadores, enquanto a segunda, diz respeito ao salário médio dos trabalhadores diretamente empregados na produção.

Tabela 2– Produtividade e salário real médio nas produtoras de veículos automotores (1959-1973)

Ano	Salário Real médio (1000 Cr\$ de 1959)	Produtividade (1959 = 1)
1959	13,6	1
1960	11,5	1,06
1961	8,8	1,18
1962	7,2	1,17
1963	11,4	1,17
1964		1,21
1965	19,0	1,09
1966	17,0	1,29
1967	21,4	1,42
1968	18,8	1,36
1969	20,0	1,68
1970	22,8	1,81
1971	20,9	2,05
1972	19,9	2,15
1973	17,4	2,15

Fonte: Anuário Estatístico – ANFAVEA, vários anos.

Nota: Ver “Nota” em Tab.1

Tabela 3– Produtividade e salário real médio no setor de material de transportes do estado de SP (1959-1970)

Ano	Salário médio real	Salário médio real (ligados à produção)	Produtividade (1959 = 1)
1959	10,50	8,49	1
1960			
1961			
1962	10,23	8,10	1,18
1963	10,27	9,13	1,19
1964	10,49	9,11	1,13
1965	13,69	11,77	1,17
1966	11,65		1,35
1967	13,72		1,38
1968	12,95		1,41
1969	14,70		1,89
1970	15,29	13,72	2,32

Fonte: Anuário Estatístico – IBGE, vários anos. Censo Industrial – IBGE, 1967 E 1974.

Nota: Ver “Nota” em Tab.1

A trajetória dos salários nas montadoras é bastante nítida: decrescente entre 1959-1963, muito em função da aceleração da inflação que, por sua vez, foi uma consequência do rompimento do pacto político até então vigente. O período entre 1965-1973 tem uma certa estabilidade do salário real, mas culmina numa queda acentuada no último ano, o que significa que o trabalhador das produtoras de automóveis estava em piores condições de subsistência em ao final desse período, mesmo considerando que a produtividade praticamente dobrou ao longo desses 8 anos.

Infelizmente, os dados para o setor de material de transporte no estado de São Paulo terminam no ano de 1970, ainda assim, alguns apontamentos podem ser feitos sobre o período entre 1965-1970. Se por um lado, os trabalhadores das produtoras de automóveis melhoram percentualmente mais que os trabalhadores do setor de material de transporte como um todo; por outro, aumentou mais a produtividade no setor como um todo do que nas produtoras de automóveis. Essa dinâmica contraditória tende a poder indicar que as demais empresas do setor tinham um importante papel para as grandes montadoras no sentido de reduzir seus custos, o que se concretizava por meio da vigência de um menor nível salarial naquelas. Além disso, se por um lado os salários mais elevados nas montadoras apontam uma melhora na possibilidade de subsistência desses trabalhadores, por outro, atuavam como um mecanismo de superexploração na medida em que, aliado aos mecanismos institucionais, aumentam a concorrência entre os trabalhadores resultando na aceitação de mais horas extras, maior intensidade de trabalho, maior instabilidade no emprego, maiores diferenças entre salário e produtividade etc (HUMPHREY, 1982).

BIBLIOGRAFIA

- CAMPOS, F.A. **A Arte da Conquista**: o capital internacional no desenvolvimento capitalista brasileiro (1951-1992). Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.
- COSTA, E.S. **A política salarial no Brasil, 1964-1985**: 21 anos de arrocho salarial e acumulação predatória. Tese (Doutorado) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.
- HUMPHREY, J. **Fazendo o Milagre**: Controle Capitalista e Luta Operária na Indústria Automobilística Brasileira. Petrópolis, Vozes, 1982.
- IANNI, O. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.
- IANNI, O. **A ditadura do grande capital**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2019.
- KOPPER, C. **A VW do Brasil durante a Ditadura Militar brasileira 1964-1985**. Wolfsburg, Corporate History Department of Volkswagen Aktiengesellschaft Dieter Landenberger, 2017.
- LESSA, C. **Quinze anos de política econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- MARINI, R.M., **Subdesenvolvimento e revolução**, 4. ed. Florianópolis: Insular, 2013.
- SILVA, A. **O direito do trabalho no capitalismo dependente**: limites, potência, efetividade. São Paulo: Outras Expressões, 2020.