

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Campus de Marília
Faculdade de Filosofia e Ciências

FÁBIO MAIA

**DIMENSÕES DA SUBSUNÇÃO DO TRABALHO AO CAPITAL:
ESTUDO DE UMA MONTADORA DE AUTOMÓVEIS NO ABC
PAULISTA.**

MARÍLIA
2008

FÁBIO MAIA

**DIMENSÕES DA SUBSUNÇÃO DO TRABALHO AO CAPITAL:
ESTUDO DE UMA MONTADORA DE AUTOMÓVEIS NO ABC
PAULISTA.**

Trabalho de Dissertação de Mestrado, apresentado ao Departamento de Ciências Sociais da Faculdade de Filosofia e Ciências – Unesp/Marília, como requisito para obtenção do título Mestre em Ciências Sociais.

Linha de pesquisa: Trabalho e Sociabilidade

Orientador: Giovanni P. Alves.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Giovanni Antonio Pinto Alves (FFC-UNESP/Marília) (Orientador)

Prof^ª. Dr.^a Fátima Aparecida Cabral (FFC-UNESP/Marília)

Prof^ª. Dr.^a Terezinha Ferrari (Centro Universitário Fundação Santo André)

MARÍLIA
2008

A minha companheira de luta, Joelma,
a quem devo não só a redação deste trabalho,
mas a pessoa que sou hoje.

AGRADECIMENTOS

A minha mãe Margarida por ter me dado à vida, ter sido uma lutadora por todos estes anos, dando-nos uma formação humanista sem a qual não teríamos trilhado com firmeza os caminhos percorridos até aqui, cuja marca é a preocupação em construir uma sociedade justa.

Ao meu orientador Giovanni Alves pela oportunidade e a liberdade que me deu para realizar este trabalho.

À professora Fátima Cabral, que mesmo não participando da Banca Examinadora da Qualificação do Mestrado, teve o compromisso em fazer a leitura integral do texto.

Ao Programa de Pós-Graduação da UNESP de Marília pelo apoio à pesquisa.

Aos professores do Centro Universitário Fundação Santo André pela base marxista com a qual fui formado, em especial a professora Terezinha Ferrari, que sempre nos incentivou a pesquisa sobre as questões centrais da relação capital e trabalho.

Aos amigos da Fundação Santo André, onde toda esta trajetória iniciou-se, e onde tive uma bela experiência de vida.

A todos os amigos da UNICAMP, em especial ao Bruno Durães, ao Geraldo, a Tatiana, ao Helson, ao Antônio Pádua que colaboraram com a minha formação e tiveram a paciência em ajudar na construção do projeto de pesquisa.

Aos amigos da UNESP de Marília pelo companheirismo, pela experiência de luta que tive logo ao chegar à Universidade e por serem fundamentais na perspectiva de construção de uma sociabilidade rica e humanizadora.

Aos meus familiares pela contribuição financeira, mas, principalmente pela torcida de que este trabalho se realizasse.

Aos meus companheiros de trabalho na Prefeitura da cidade de Diadema, que desde a Faculdade passando pelo meu afastamento das atividades até a realização deste trabalho, me apoiaram e entenderam a minha dedicação aos estudos. A Ana Regina, ao Francisco, ao João Benites, a Veronilza, a Dona Cor Maria, a José Basílio, e nos últimos anos, ao Gilmar pelos calorosos debates sobre a classe operária, ao Francisco Antônio Alves da Paz (Chicão) sem os quais eu não teria

conseguido realizar os meus estudos. E nos últimos meses, à Cristina dos Santos Silva pelo apoio, torcida e pelo ótimo “tempero baiano”.

A todos aqueles que fizeram e fazem parte da minha história, meus sinceros agradecimentos.

Não me peça que eu lhe faça
uma canção como se deve
correta, branca, suave, muito limpa, muito leve.
São palavras,
São navalhas.
E eu não posso cantar como convém,
sem querer ferir ninguém.
Mas não se preocupe comigo.
Ouça apenas o que eu lhe digo.
Isto é somente uma canção.
A vida realmente é diferente,
quer dizer, a vida é muito pior.
E eu sou apenas um rapaz,
latino-americano, sem dinheiro no banco.
Por favor, não saque a arma no salão.
Eu sou apenas um cantor. ¹

¹ BELCHIOR. Apenas um rapaz latino-americano. 1976.

Resumo

O presente trabalho tem como proposta analisar os novos processos de subsunção do operário ao capital ao longo da década de 1990 e 2000 em uma unidade produtiva do setor automobilístico no ABC Paulista. Para tanto fizemos uso da bibliografia que existia sobre o tema, mas, sobretudo utilizamos entrevistas com operários desta empresa, bem como revistas, jornais, folhetins e publicações do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e também de setores oposicionistas das agremiações operárias. As significativas mudanças do processo de trabalho e no processo de produção que vão se configurando desde 1987 com a unificação da Ford do Brasil e da Volkswagen do Brasil no que ficou conhecido por *Autolatina* até o estabelecimento da Plataforma Mundial PQ no grupo Volkswagen, concomitantemente com as transformações do capital mundial sob a batuta do setor financeiro representaram uma profunda derrota para os trabalhadores a que chamamos de subsunção do trabalho ao capital mundializado. Procuramos utilizar os depoimentos tanto dos membros da situação quanto da oposição sindical, assim como dos argumentos da própria empresa, para entender como este processo se deu. Deste modo compreendemos que quanto mais se desenvolve as forças produtivas do trabalho sob a égide do capital, mais ampla se torna a dimensão da luta entre capital e trabalho.

Palavras – chave: Subsunção. Trabalho. Cooperação. Divisão de Trabalho. Forças Produtivas.

Resumen

El presente trabajo propone analizar los nuevos procesos de subsunción del trabajador al capital a lo largo de las décadas de 1990 al 2000 en una unidad productiva del sector automovilístico del ABC Paulista. Para este trabajo usamos la bibliografía existente sobre el asunto, pero sobretudo utilizamos las entrevistas realizadas a los operarios de la empresa, así como revistas, folletines y publicaciones del Sindicato de Metalúrgicos de São Bernardo do Campo y también de los sectores de oposición de los gremios operarios. Las mudanzas significativas del proceso de trabajo y del proceso de producción que se fueron configurando desde 1987 con la unificación de la Ford de Brasil y la Volkswagen del Brasil, en lo que se llamó de *Autolatina* hasta el establecimiento de la Plataforma Mundial PQ en el grupo Volkswagen, concomitantemente con las transformaciones del capital mundial sobre la batuta del sector financiero, representaron una profunda derrota para los trabajadores a lo que llamamos de subsunción del trabajo al capital mundializado. Buscamos utilizar los comentarios tanto de los miembros de la situación así como de la oposición sindical, y también los argumentos de la propia empresa, para entender como se dio este proceso. De esta manera comprendemos que cuanto mas se desarrolla las fuerzas productivas del trabajo sobre la egida del capital, más amplia se torna la dimensión de la lucha entre el capital y el trabajo.

Palabras claves: Subsunción. Trabajo. Cooperación. División del trabajo. Fuerzas productivas.

Relação de Entrevistas concedidas ao autor.

Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

Entrevista com operário 2 em 20/07/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

Entrevista com operário 3 em 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

Entrevista com operário 4 em 30/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

Entrevista com operário 6 em 18/07/2006 na cidade de São Paulo.

Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

Entrevista com operário 8 em 10/12/2007 na cidade de São Bernardo do Campo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	
p.10	

CAPÍTULO 1 - As determinações do capital sobre o processo de trabalho.....	p.
13	

1.1 – Os dilemas do mundo contemporâneo: as regras do capital financeiro ou capital financeiro e capital industrial, dois lados da mesma moeda.....	
p.13	

1.2 – O ABC Paulista e o Setor Automobilístico na década de 1990.....	
p.20	

1.3 – Metamorfoses do processo de trabalho sob a lógica da produção do capital.....	p.
27	

1.4 – A subsunção do trabalho ao capital na manufatura.....	
p.31	

1.5 – A subsunção real do trabalho ao capital na grande indústria.....	
p.44	

CAPÍTULO 2 – A construção da subsunção real do trabalho ao capital na indústria automobilística.....	
p.64	

2.1 – A experiência da Volkswagen – a subsunção real do trabalho ao capital.....	
p.64	

2.2 – As diretrizes da política fabril.....
p.68

2.3 - As diretrizes das políticas da Volkswagen do Brasil para construir outro patamar de subsunção do trabalho.....
.....p.73

CAPÍTULO 3 – A subsunção dos operários na unidade produtiva: a ampliação da maior disponibilidade da força de trabalho como condição para a liberdade do capital.....
p.89

3.1 - A resposta dos trabalhadores: o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e a CUT diante das propostas da indústria automobilística..... **p.89**

3.2 – Acordos Coletivos: a construção da maior disponibilidade da força de trabalho para o capital.....
p.93

3.3 – A subsunção no processo de trabalho.....
p.116

Considerações Finais.....
p.148

Bibliografia.....
p.155

Introdução

Em nossa qualificação procuramos investigar primeiro a imanência do objeto, entendendo que esta prioridade foi dada com o intuito de apresentá-lo e a partir dele constatar as problemáticas que o envolviam. Apesar de estar inserido numa temática que vem sendo discutida nas últimas décadas, a reestruturação produtiva, o objeto de estudo fora pouquíssimo estudado.

No início deste projeto nosso objeto de estudo era a nova plataforma que construiria o projeto PQ24, o carro mundial da Volkswagen denominado Polo. Era o que de mais moderno em processo de produção a montadora dispunha no mundo. A partir desta informação tínhamos como preocupação compreender a relação na qual os trabalhadores estabeleciam com os meios de trabalho, com quais meios de trabalho e qual o papel que passaram a exercer. Neste sentido nos perguntávamos se eram sujeitos ativos que manipulavam diretamente ferramentas na produção, apêndices de máquinas e sistemas de máquinas, ou ainda, um misto dos dois procedimentos.

Chegamos ao entendimento de que tínhamos uma visão restrita sobre o processo, condicionada por uma leitura “tecnicista” do problema.

Desta identificação procuramos na qualificação compreender as origens do processo de reestruturação pelo qual passava a montadora nas últimas décadas incluindo os elementos político-ideológicos que envolviam aquelas transformações do processo de trabalho. Procuramos com isto fugir daquela perspectiva restrita que tínhamos no início. De tal modo compreendemos que aquele processo de trabalho no interior da fábrica e mais especificamente na plataforma nova PQ estava envolvida num leque mais amplo de questões.

Nesta redação final os conceitos de reestrutura produtiva, fordismo, taylorismo, toyotismo, foram substituídos pelos conceitos de Marx, de subsunção real do trabalho, cooperação, forças produtivas do trabalho social, divisão manufatureira do trabalho, os principais, a partir dos quais analisamos as mutações no processo de trabalho pelos quais passou a montadora. Em função disto não estabelecemos datas precisas, pois priorizamos os problemas teóricos que estavam envolvidos em nosso objeto de estudo. De tal modo transitamos desde o finalzinho da década de 1980 e início de 1990 até a de 2000.

No primeiro capítulo começamos por apresentar o contexto das determinações destas novas formas de subsunção, identificando na financeirização do capital os impulsos sobre as mutações no processo de trabalho. A liberdade do capital na sua forma dinheiro procurou imprimir nas condições materiais da acumulação a mesma lógica: dar ao capital produtivo maior mobilidade.

Apresentamos ainda no primeiro capítulo um breve histórico das mudanças e perspectivas para as montadoras no ABC paulista, as quais estavam sendo comparadas as cidades norte-americanas que sofreram um processo de esvaziamento da indústria automobilística. Os discursos apontavam para a perda da “vocação” industrial da região, pelo processo de desindustrialização pela qual vinha passando. Procuramos mostrar a importância que o setor automotivo tinha e tem nesta região e que tais posições constituíam muito mais uma pressão ideológica sobre os operários do que efetivamente uma tendência.

No último tópico do primeiro capítulo fizemos uma reflexão sobre algumas das características centrais pelas quais o processo de trabalho adquiriu sob o modo de produção do capital, nos fundamentando nas pesquisas marxianas presentes no livro O Capital.

No segundo capítulo, a partir destas ferramentas teóricas, iniciamos a compreensão da construção da nova subsunção real do trabalho numa indústria automobilística, a fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo. Procuramos analisar este processo desde a formação da Autolatina, identificando nesta experiência algumas diretrizes que se processaria aos mais tarde. Em seguida pegamos as linhas gerais da política da empresa em âmbito mundial, para em seguida aprofundar sobre os encaminhamentos que estavam sendo realizados na filial brasileira. Nesta trajetória não só identificamos as tendências, mas também a concretização das diretrizes do capital em colocar os operários sobre uma nova subsunção.

No capítulo três procuramos entender a construção da subsunção na fábrica da Volkswagen a partir das diretrizes políticas e ações políticas dos operários. Buscamos caracterizar as teses centrais que sustentaram as intervenções dos metalúrgicos neste processo, para entendermos a luta entre capital e trabalho que foi se concretizando através de acordos entre os operários e a montadora. Tais instrumentos constituíram o meio do capital realizar suas diretrizes e obter uma força de trabalho menos resistente e mais disponível. Finalizamos com uma análise do

processo de trabalho, fundamentalmente na plataforma PQ, entendendo o significado de todas transformações no interior da fábrica.

Capítulo 1 – As determinações do capital sobre o processo de trabalho.

1.1 Os dilemas do mundo contemporâneo: as regras do capital financeiro ou capital financeiro e capital industrial dois lados da mesma moeda.

Nas décadas de 1980 e 1990, em todo o mundo, o capital entrou numa fase diferente daquela configurada até então, tanto em relação aos seus mecanismos de controle, quanto no seu desempenho ou mesmo na sua regulação. Não seria somente mais uma fase da internacionalização do capital, tão bem salientada pelos clássicos. Tratou-se de uma financeirização comandando a acumulação capitalista mundial e ditando o comportamento das empresas, dos centros de decisões, influenciando no ritmo industrial para o processo de acumulação. Sob a batuta do sistema mercantil o capital produtivo não só procurou acelerar o ritmo de produção, mas promover transformações que permitissem maior mobilidade ao capital.

Como apontou Marx e também Lênin, uma das características do capitalismo é a tendência para a concentração da produção e ao monopólio. Aglomeram-se as grandes empresas e suas redes de participações em outras empresas acarretando assim o processo de centralização do capital.

A forma desta concentração e centralização do capital adquire novas modalidades. Segundo Carvalho, o capital financeiro

[...] assume, num primeiro tempo, através dos bancos, a arrecadação de capital-dinheiro para a sua transformação em capital ativo, com a captação primeiro de depósitos e do seu empréstimo à classe capitalista (empresarial). O papel do crédito e da concorrência leva também à concentração bancária, com o aumento da dependência do capitalista industrial (empresário). O volume de emissões de capital fomenta a especulação bolsista (num segundo tempo, outras instituições financeiras e os próprios mercados de capitais assumem o papel dos bancos, mas sem as mesmas redes de segurança).²

O predomínio e o desenvolvimento do capital financeiro ocorrem devido às sedutoras taxas de lucros do setor mercantil em curto prazo, em detrimento das insatisfatórias taxas da esfera produtiva. Quanto mais cresce a acumulação de capital maior é o excedente, e, quando por meio deste não conseguem alcançar o

² CARVALHO. Pedro, *A financeirização do capital e as crises do capitalismo*. O Militante - n.º262 Janeiro/Fevereiro de 2003, In: <http://pcp.pt/publica/militant/262/p26.htm>. Consultado em 28/12/2007.

rendimento pretendido pelos capitalistas a tendência é o decréscimo da taxa de lucro. Como solução, exporta-se capitais.

[...] a sua efetiva deslocalização para outros países onde o sistema capitalista ainda se encontra incipiente, garantindo, assim, a extração de mais-valias e maiores taxas de lucro através de países com menores custos de produção. A promoção da troca ao nível nacional e internacional em que assenta o sistema capitalista – a transformação do bem econômico em mercadoria, incluindo o próprio trabalho – dá assim lugar à exportação do capital. Este processo acelera o desenvolvimento do capitalismo nos países recipientes destes fluxos e torna-se um meio de promover a exportação de mercadorias.³

O processo de internacionalização de capitais dos países centrais aumentou ainda mais “as aglomerações e cartelização dos ramos da indústria ao nível internacional” e com isso novos “mercados de capitais e financeiros nos países recipientes” surgiram e com ele as multinacionais. O capital acumula-se nos países centrais crescendo “a importância das receitas provenientes dos juros e dividendos, assim como da especulação”. E com isso, de forma irracional, cresce o volume de capital financeiro dos países imperialistas levando a conquistar novos mercados “dirigindo-se para eles a maior parte dos fluxos migratórios. Aumenta a instabilidade e os riscos de crises financeiras”.⁴

Hoje mais que um processo de internacionalização, o traço marcante do capitalismo contemporâneo é o “grau de ‘financeirização’ da economia e o grau de interdependência mundial da chamada ‘globalização’ [que] potenciam a instabilidade e, de alguma forma, a imprevisibilidade das crises do sistema”.⁵

Com o predomínio do capital financeiro investiu-se para aumentar ainda mais a exploração do trabalho, retomando-se uma nova onda de ataques aos trabalhadores visando aumentar a produtividade do capital em nível microeconômico, ou seja, no interior das unidades produtivas. As técnicas do trabalho estão voltadas a obter a máxima intensidade e o máximo rendimento de uma mão-de-obra que pretendem tornar totalmente flexível.

3 Idem.

4 Idem.

5 Os números a seguir parecem expressar esta tendência, pois “em Abril de 2001, o volume diário de negócios em derivados ascedia a \$575 mil milhões e o volume diário de negócios, no mercado cambial, atingia mais de \$1200 mil milhões (2). A capitalização bolsista em 2000 permitiu financiar 56% das

Segundo Chesnais, o conceito de capital nesta fase mercantil deve ser pensado como uma unidade diferenciada e hierarquizada entre as suas várias formas assumidas. Tal polaridade estende-se à economia mundial, onde encontramos entre as nações uma relação de dominação e de dependência entre Estados.

Deste modo, da década de 1980 até meados de 1990, a dinâmica e o crescimento da esfera financeira se deram em ritmos qualitativamente superiores ao do investimento, do PIB e do comércio exterior. O volume de capital na sua forma monetária atingiu tal patamar, que foi capaz de impor determinado comportamento às empresas e aos centros de decisões capitalistas. O capital industrial alinhou-se ao horizonte temporal da esfera financeira implicando num aceleração dos ritmos de acumulação ao passar a ser comandado por sua fração mercantil.

Além disso, implicou no endurecimento da prática de extrair mais-valia, seja ela absoluta ou relativa, visando aumentar a produtividade do capital e obter a máxima intensidade do trabalho. Estas transformações que vieram ocorrendo desde os anos de 1970 e 1980, são fundamentais para entendermos as novas dinâmicas do sistema produtivo. A acumulação se dá por meio de títulos “esterilizando” o sistema produtivo.

Uma parte dos lucros deixa de se destinar à produção, e é redirecionada para a especulação financeira, onde é remunerada pelos juros. O mecanismo acaba sendo institucionalizado, tamanha é a massa de poupança. O capital é gerado no sistema produtivo, mas se acumula efetivamente em instituições como fundos mútuos ou de pensão. Os detentores de títulos exigem juros elevados, como no caso dos títulos de dívidas, ou dividendos, se possuem ações. Por meio de um conjunto de mecanismos, o dinheiro, que saiu do sistema produtivo e que se acumulou fora dele, cria e mantém mecanismos de captação de mais dinheiro, proveniente do sistema produtivo.⁶

A base de toda a acumulação permanece na esfera do trabalho, mas seu comando deixa de ter como “personificações do capital” os simples proprietários ou empresários das fábricas. A dinâmica de auto-reprodução do capital financeiro

operações de fusão& aquisição. Em 1998, o total de activos financeiros nacionais representava cerca de 315% do PIB dos EUA, 320% do Japão e 310% da zona Euro”. Idem.

6 CHESNAIS. François, *A ditadura da financeirização*. Jornal Brasil de Fato, 29 de setembro de 2005, In: <http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/09/330942.html>. Consultado em 28/12/2007.

[...] promove a liquidez dos títulos, permitindo o surgimento de um mercado que controla as empresas, que se tornam ativos negociáveis, como qualquer produto. É uma visão absolutamente financeira da empresa, vista como um conjunto de ativos divisíveis e líquidos, passíveis de ser interrompidos de acordo com as oportunidades de lucro. Esse sistema carrega uma nova ideologia, a da primazia da doutrina acionária. A empresa se define como uma co-propriedade de acionistas, como um objeto a serviço da maximização do valor da ação.⁷

Esta casta financeira quer imprimir um ritmo de acumulação na fábrica que se aproxime da esfera mais volátil do capital. Os operários são os grandes “vilões” neste sentido, pois podem oferecer resistência à ampliação dos ritmos e ao contínuo fluxo de trabalho. Daí as investidas pelo maior controle e disciplinamento pelas quais vem passando⁸.

O movimento de ataque aos trabalhadores seja nas esferas institucionais como nas unidades produtivas mostrava suas tendências nas principais potências imperialistas. Alguns de seus elementos iriam irradiar-se a outras nações. Tais foram as “reestruturações” nos Pólos mais desenvolvidos da produção, o setor automobilístico.

[...] cada passo dado na introdução da automatização contemporânea, baseada nos microprocessadores, foi uma oportunidade para destruir as formas anteriores de relações contratuais, e também os meios inventados pelos operários, com base em técnicas de produção estabilizadas, para resistir à exploração no local de trabalho. Em cada fábrica e em cada oficina, o princípio de ‘*lean production*’, isto é, ‘sem gorduras de pessoal’ (Womack et al, 1992) tornou-se a interpretação dominante do modelo ‘ohnista’ japonês de organização do trabalho (Coriat, 1992). O sistema ‘toyotista’ de terceirização e o ‘*just-in-time*’ foram adotados ainda mais rápida e facilmente. Mesmo no Japão, essas técnicas de organização na empresa haviam, desde a origem, servido aos grandes grupos, os que emitem pedidos, para fazer recair sobre as firmas ‘terceiras’ os imprevistos conjunturais e para impor aos assalariados dessas firmas o peso da precariedade contratual, combinado com níveis salariais bem inferiores.⁹

O impulso ao revolucionamento das forças produtivas do trabalho social sob o capital promoveu, entre outras formas, uma fragmentação nos estatutos legais no “mundo do trabalho”. O processo produtivo enxuto, ou ‘produção sem gorduras de pessoal’ não eliminou

7 Idem.

8 Idem.

[...] o interesse das multinacionais por locais de produção de baixos salários, mas elas não precisam mais deslocar-se milhares de quilômetros para achar esses locais. **O efeito combinado das novas tecnologias e das modificações impostas à classe operária, no tocante à intensidade do trabalho e à precariedade do emprego,** foi proporcionar aos grupos americanos e europeus a possibilidade de constituir, com a ajuda de seus Estados, zonas de baixos salários e de reduzida proteção social, bem perto de suas bases principais, dentro dos próprios Pólos 'triádicos'.¹⁰

Esta configuração do capitalismo teve como viés promover a construção de bases materiais adequadas a financeirização do capital e sua internacionalização. Dentre os vários componentes do processo de luta entre capital e trabalho temos algumas condições técnicas, materiais e institucionais que permitiram a execução destes "planos".

1º. A força intrínseca do capital adquirida graças à longa fase de acumulação dos "trinta anos gloriosos". 2º. As novas tecnologias que as corporações transnacionais, perseguidas pela concorrência dos grupos japoneses, souberam utilizar para seus próprios fins, principalmente com o intuito de modificar suas relações com os trabalhadores assalariados e as organizações sindicais. 3º. Um apoio fundamental por parte dos próprios Estados capitalistas, sob a forma das políticas de liberalização, desregulamentação e privatização (as políticas neoliberais).¹¹

Entre as características principais da mundialização está

[...] o domínio do capital financeiro como força plenamente autônoma diante do capital industrial. [...] O que se observa é que a alteração *qualitativa* das relações entre os elementos diferenciados da 'totalidade sistêmica', que é o capital, tende a promover alterações na própria morfologia de tais elementos. No caso, o capital financeiro surge como a fração do capital que tende a imprimir a sua marca no *capital industrial* e no *capital comercial*, isto é, no conjunto das operações do capitalismo contemporâneo.¹²

Com a baixa rentabilidade das indústrias no sistema produtivo e o impasse da acumulação, o capital procurou novas formas de se reproduzir, encontrando no mercado financeiro seu apogeu. Além das

9 Idem, p.35.

10 Idem, grifos nossos.

11 ALVES, Giovanni. *O que é a mundialização do capital*. Texto extraído do livro "Trabalho e Mundialização do capital - A Nova Degradação do Trabalho na Era da Globalização", de Giovanni Alves, Editora Práxis, 1999. In: <http://www.lavie.over-blog.com/article-2858167.html>. Pesquisado em 30/12/2007.

[...] determinações estruturais decorrentes da crise de superprodução capitalista, da queda de lucratividade da indústria a partir de meados da década de 60, deve-se salientar um processo político que, de modo progressivo, contribui para o avanço do capital financeiro. As transferências ocorridas a partir do serviço da dívida externa do Terceiro Mundo em meados dos anos 70 permitiram às instituições financeiras, tais como FMI e Banco Mundial, aumentar a pressão em prol de uma política monetária favorável aos interesses dos credores e voltada para uma liberalização e uma desregulamentação financeira cada vez maiores.¹³

A partir da crise dos anos de 1970, o capital assume uma nova forma, não mais da *social democracia clássica*, mas da *revolução conservadora*. Nesta as políticas neoliberais, a desregulamentação, a privatização sob o êxito do mercado encontrou, como primeira experiência histórica, em Margareth Thatcher, na Inglaterra, e Ronald Reagan, nos EUA, suas possibilidades reais de ascensão. São transformadas tanto a

[...] força política entre o capital e o trabalho, assim como entre o capital e o Estado, em sua forma de "Estado de Bem-Estar". Dá-se uma nova – e precisa – orientação ao processo de internacionalização capitalista, com o capital voltando a ter liberdade para se desenvolver e, principalmente, para se movimentar em âmbito internacional de um país ou continente para outro – liberdade que não desfrutava desde 1914.¹⁴

A liberdade do capital esbarra nas organizações operárias. Superar os patamares históricos de extração de mais-valia implica estabelecer outro patamar de dominação política e ideológica para estruturar condições materiais adequadas a ampliação da exploração.

[...] o complexo de reestruturação produtiva e, principalmente, as políticas neoliberais, que se desenvolvem a partir dos anos 80, possuíam como objetivo claro destruir as organizações sindicais, ou melhor, todas as instituições e relações sociais que colocavam obstáculos à lógica da valorização do capital [...] Essas instituições e essas relações frearam a liberdade de ação do capital, garantindo aos assalariados elementos de defesa contra seus empregadores e, graças ao pleno emprego, uma assistência social para a grande maioria da população em, pelo menos, três Pólos dos países industrializados.¹⁵

12 Idem.

13 Idem.

14 Idem.

15 CHESNAIS apud ALVES. Idem.

Tais medidas foram vitoriosas graças, principalmente, às intervenções dos Estados dos países centrais e também porque o capital teria aproveitado o refluxo dos movimentos operários, estudantis, etc., da década de 1980.

O que se denomina 'globalização' pode ser, neste entendimento, melhor caracterizado como mundialização do capital. E diferente dos tempos anteriores do processo de desenvolvimento capitalista, em que a globalização caracterizava-se pela troca, hoje a globalização atinge também a produção e principalmente os investimentos.

[...] o que a mundialização do capital indica é que estamos diante de uma "globalização de uma massa de dinheiro que se valoriza", seja o *dinheiro que se valoriza através da produção de mercadorias*, seja o *dinheiro que se valoriza conservando a forma dinheiro (os mercados financeiros)*.¹⁶

Esse capital financeirizado é altamente concentrado e predominantemente voltado para o investimento. Através da produção não só nacionalmente, mas internacionalmente se cria fusões transnacionais, inclusive em vários ramos industriais e de serviços, pois os capitais fluem de países para países.

Embora seja através do capital produtivo que se cria valor e se gere riqueza, e este esteja interligado a esfera da circulação, ambos entram, a partir da década de 1990, em processo conflituoso.

[...] o capital comercial, em suas formas mais concentradas, adquiriu uma capacidade considerável de se colocar como *rival* direto do capital industrial, seja porque realiza algumas operações que tradicionalmente eram da competência deste último, seja porque lhe impõe punções na mais-valia, mediante um controle eficiente à jusante da cadeia de valor, vale dizer, o acesso ao mercado. O caso do capital dinheiro é mais claro ainda. Trata-se da emergência de uma situação na qual é o próprio movimento desta fração do capital que tende a imprimir sua marca no conjunto das operações do capitalismo contemporâneo. Portanto, ocorre a reafirmação pelo capital-dinheiro de uma *autonomia* perante o capital industrial, cujos limites são estabelecidos apenas por meio da *viabilidade* a médio ou longo prazo de "um regime de acumulação rentista."¹⁷

O novo tipo de capital que se criou a partir da década de 1980 é altamente especulativo e não tem bases assentadas na produção. Não se refere somente a

¹⁶ Idem.

¹⁷ CHESNAIS apud Alves. Idem.

junção do capital produtivo com o capital financeiro, mas são formas altamente rentáveis que se caracterizam por

(1) grandes *fundos de pensão por capitalização e fundos de aposentadoria* anglo-saxões e japoneses; (2) os grandes fundos de aplicação coletiva privados e de gestão de carteiras de títulos (os *Fundos Mútuos de Investimento*); (3) os *grupos de seguros*, especialmente os engajados na "indústria" de pensões privadas e de aposentadorias complementares; (4) os enormes *bancos multinacionais*, embora sua posição tenha baixado na hierarquia mundial do capital. As instituições financeiras não-bancárias supracitadas (1), (2) e (3) comandam massas de capital-dinheiro tão grandes que, se as compararmos com as da maior parte dos grandes bancos, estas parecem pequenas. São esses operadores financeiros de um tipo qualitativamente novo [...] que têm sido, *de longe*, os principais beneficiários da "mundialização financeira":¹⁸

São muitas vezes estas instituições financeiras que ditam as regras do investimento, da produção e conseqüentemente da exploração dos assalariados, pois os acionistas pressionam as indústrias, desempenhando um importante papel na relação capital e trabalho. Esta fração do capital que comanda a acumulação, e que engendra os processos comumente denominados de reestruturação produtiva, procura, portanto, imprimir as unidades produtivas, ao máximo possível, uma capacidade de mobilidade e flexibilidade. No fundo é o capital construindo mecanismos institucionais, políticos, econômicos e produtivos que lhe assegurem maior liberdade; tendência esta presente desde o século XIX, mas que ganha hoje dimensões verdadeiramente mundiais com o comando do capital na sua forma mais abstrata, a forma dinheiro.

1.2 – O ABC Paulista e o Setor Automotivo na década de 1990.

Diferentemente das regiões industrializadas dos países centrais o ABC Paulista foi pioneiro na industrialização tardia e dependente, ocorrida no Brasil. Respeitou, em princípios do século XX, o eixo da linha férrea através da qual Santo André recebeu as primeiras indústrias. O segundo eixo de industrialização, a partir dos anos de 1950, começa por São Bernardo e Diadema e segue basicamente a linha da Via Anchieta e depois a Imigrantes, ligando a região ao porto de Santos

pelos caminhos rodoviários e não mais ferroviários; característica que se espraia por todo o país e marca a industrialização moderna.

Reflexo das ações internacionais, no começo dos anos de 1990, esta região sofreu mudanças significativas. As análises a respeito davam conta de que se vivia uma crise, em especial no setor automotivo, e que possivelmente desapareceria o maior centro industrial da América Latina. Esta desindustrialização seria devido a forte organização sindical, que por sua vez elevariam o valor dos salários comparativamente a outras regiões do país e como consequência um declínio econômico transformaria o ABC em um vazio industrial.

Mesmo com o processo de evasão industrial iniciado na década de 1980, que tomou feições alarmantes após a abertura comercial, e uma política neoliberal, o ABC permanece como o terceiro mercado consumidor do país e Polo econômico-industrial fundamental.

Ao contrário do que supunham as previsões para a década a região, até os dias de hoje, é base privilegiada de produção e de consumo, como também de escoamento, tanto para o mercado interno quanto para o externo, além do recebimento de matérias-primas ou produtos semi-industrializados provenientes do exterior.

Há de se ponderar a notável queda do emprego industrial, mais em função da transformação produtiva em curso do que pela saída das indústrias.

Parece-nos que a questão era mais complexa, pois o ABC Paulista não deixou sua “vocação” industrial. Este argumento nos indica o cunho político de tais análises que pressionavam inclusive psicologicamente os trabalhadores. O que parece sustentar nosso entendimento foram os fortes investimentos na indústria automobilística brasileira na década de 1990. Segundo a ANFAVEA a partir de 1994 foram investidos 32 bilhões de dólares no parque automotivo brasileiro, tendo como preocupação manter o Brasil como uma alternativa a novos investimentos.¹⁹

Outro elemento importante é a posição favorável do país. Segundo a ANFAVEA “o Brasil tem suas vantagens. Tem uma desenvolvida engenharia automotiva, o que ainda falta aos nossos países emergentes no setor. Possui

18 Idem.

19 Embora o ABC tenha reduzido percentualmente o peso na produção nacional de veículos, ele vem aumentando do ponto de vista absoluto a sua produção, o que nos indica que houve um crescimento em setores ou regiões onde não se tinha produção ou onde não se tinha produção, isso não significa uma queda, pode ter diminuído relativamente, porém não absoluto.

produtos de qualidade e se destaca pelo pioneirismo em tecnologia. Esta aí o flex-fuel que desperta atenção mundial”.²⁰

As transformações no setor automobilístico ao longo da década de 1990 levaram a uma acirrada disputa entre capital e trabalho e foram mudanças alinhadas a uma necessidade e uma imposição do capital mundial, como citamos no item anterior.

Neste processo de profunda remodelação de seu parque fabril, cujos processos de produção estavam organizados, pelo que os pesquisadores comumente denominam como fordismo-taylorismo, passaram a ser organizadas pelos sistemas toyotistas. Pressionadas que estariam em adequar-se aos atuais níveis de produtividade mundial, pertinente aos padrões internacionais. Tal “modernização” encontrou horizontes viáveis especialmente diante da estabilidade da moeda brasileira: o Real.

Do ponto de vista do capital, havia um problema a ser resolvido pela indústria automotiva: a queda nas vendas de veículos do princípio da década de 1990. Segundo a ANFAVEA “as sucessivas crises econômicas no Brasil e no mundo, mudaram o curso nos anos 80 e início dos 90. De 1990 a 1992, vendeu-se anualmente um pouco menos que no período 1975 a 1977 (média anual de 775 mil unidades).”²¹ Esta considerável redução nas vendas de veículos advinha, segundo esta análise, de uma “defasagem tecnológica, pouca competitividade internacional e apresentava altos custos ao longo da cadeia”.²²

Os anos de 1980 já não haviam sido bons para a indústria automobilística, comparativamente com as vendas da década de 1970, impulsionadas pelo ‘milagre econômico’. Um dos elementos que condenavam a década era a queda da renda per capita em 5% “e o mercado interno que passou de 1 milhão de unidades, em 1979, para 580,7 mil em 1981. Diante do cenário ameaçador a indústria bradava uníssona, exportar é necessário!”²³

No processo de internacionalização da economia, o setor automotivo passou, a partir da década de 1990, a se preocupar com a exportação e a construção de

20 *Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006*. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006, p.60 e 61.

21 *Idem*, p.24.

22 *Idem*.

23 *Idem*, p.46.

carros mundiais na tentativa de aumentar as vendas e alinhar-se ao mercado internacional.

No caso da exportação um problema se colocava, qual seja, a necessidade de “reduzir a ociosidade e uma das dificuldades atuais é cambio desfavorável às exportações”. Como contra partida, o presidente da ANFAVEA alertava que havia de “ter a retaguarda de um mercado interno forte, para ganhar em escala e criar condições para enfrentar as flutuações externas. O nosso futuro depende de vencermos os desafios que se apresentam para mantermos o status que conquistamos”.²⁴

Política de incentivos, aliada às favoráveis condições para as importações oferecidas pela política cambial e pela valorização do real frente ao dólar, permitiram às indústrias automobilísticas realizarem vultosos investimentos.

Uma das primeiras mudanças importantes no setor automotivo foram as *Câmaras Setoriais do Complexo Automotivo* e, posteriormente o decreto 1024/1995, que ficou conhecido como *Novo Regime Automotriz*, promulgado durante o primeiro ano do governo do então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

O primeiro acordo das Câmaras Setoriais foi “fruto de reunião realizada em Brasília nos dias 25 e 26 de março de 1992, o setor assumiu claramente suas dificuldades de evolução tecnológica e escassez de produtos contemporâneos”²⁵ e reuniu governo, montadoras, autopeças, distribuidores, trabalhadores e outros segmentos ligados ao setor.

Durante as Câmaras Setoriais, através de protocolos de intenções, promoveram-se alterações no perfil da produção de veículos no Brasil, época que marcou o nascimento do “carro popular”²⁶. Neste fórum estabeleceram-se os ditames para dinamizar e ampliar o mercado de consumo de automóveis, e, pela participação das entidades sindicais, procurou-se estabelecer mecanismos de reposição das perdas salariais e de aumento real de salários.²⁷

²⁴ Idem, p.61.

²⁵ Idem, p.62.

²⁶ Segundo Blass, os modelos 'populares' nasceram de um protocolo de intenções entre o então Presidente da República Itamar Franco com a Volkswagen durante as reuniões das Câmaras Setoriais formalizando diretamente, em março de 1994. Bedê *apud* BLASS. Leila Maria da Silva, *De volta ao Futuro*. p. 74 e 75.

²⁷ Segundo documento do próprio sindicato, “sucintamente o acordo [estabelecia]: a) redução das alíquotas de IPI e ICMS e margens de lucro das montadoras, autopeças e distribuidores, de tal modo a refletir-se na diminuição entre 10% e 15% nos preços dos veículos, dependendo das cilindradas e HP; melhoria das condições de consórcios (ampliação de prazo) e financiamentos na compra de caminhões, tratores e ônibus; metas de produção apontando para um crescimento gradual até atingir 1,5 milhão de veículos em 1995, e 2 milhões no ano 2000; b) na área trabalhista, garantia de nível de emprego no setor, sendo que como meta se buscará a criação de 91 mil empregos diretos e indiretos até 1995; reajustes mensais automáticos de forma a preservar o poder aquisitivo, acrescido de um incremento de 20% reais nos próximos dois anos, de maneira a fazer o trabalhador participar dos frutos do

Através das Câmaras, segundo a ANFAVEA, além de um processo de manutenção de empregos, foi possível pressionar o governo por redução de impostos.

Em fevereiro de 1993, considerando o êxito alcançado, foi renovado o acordo. Neste havia “cláusulas similares e metas de longo prazo ainda mais ambiciosas, com programas de melhoria de qualidade e produtividade.” E a partir deste novo acordo “nasceria o IQA, Instituto de Qualidade Automotiva”.²⁸

Em fevereiro de 1995²⁹ a publicação do Regime Automotivo, diferente dos acordos das Câmaras Setoriais, foi uma deliberação do governo e uma articulação dos empresários e “tinha por objetivo principal atrair investimentos em favor da produção local. Novas montadoras vieram para o Brasil, aumentando a competitividade e a oferta de produtos.”³⁰

O Regime criava incentivos às empresas multinacionais já instaladas para que elas investissem na aquisição de equipamentos, máquinas e ferramentais importados, reformas ou construção de novas plantas. Criava mecanismos para incentivar as importações e possibilitava a inserção da economia nacional frente à globalização pela reestruturação promovida pelas empresas. Prevvia-se também a instalação de novas empresas do setor, denominadas ‘*newcomers*’³¹.

A fabricação do carro popular³², somada a uma política industrial para o setor

[...] permitiu dobrar a produção em cinco anos, alcançando a escala necessária para a evolução tecnológica que se seguiu. Plantaram-se condições econômicas para o rápido progresso também em

crescimento setorial e a recuperar gradativamente o poder aquisitivo de 4 anos atrás (abril de 1989); unificação das convenções coletivas dos metalúrgicos que trabalham no setor na capital e no interior de SP.” 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. Segunda Edição Junho/1993, p. 8 e 9, grifos nossos.

28 *Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006*. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006, p.62

29 Segundo documento do sindicato, “a crise cambial do final do ano de 1994 e início de 1995 obrigou o governo a reverter novamente a sua política. A primeira tentativa foi o surpreendente aumento da alíquota de 20% para 70%. Como não surtiu a redução esperada das importações (em grande parte em função das vantagens de importar advindas do congelamento do câmbio), o governo optou por relançar o PL [Projeto de Lei – arquivado em 1994], agora sob a forma de medida provisória e com um conjunto de incentivos maiores do que os que haviam sido acertados em 1992. Além disso, retirou do projeto todos os elementos propostos pelos trabalhadores, como a fixação de metas de produção e emprego, e a comissão tripartite de acompanhamento.” *Sindicato dos Metalúrgicos do ABC- Globalização e Setor Automotivo/A visão dos Trabalhadores*, São Bernardo – Agosto de 1996 p. 54.

30 *Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006*. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006, p.62

31 Para ler na íntegra o decreto, consultar a publicação do *Sindicato dos Metalúrgicos do ABC- Globalização e Setor Automotivo – a visão dos trabalhadores*, São Bernardo do Campo – agosto de 1996.

32 “Graças ao particular empenho de Itamar [Franco] – que convence o então presidente da Volkswagen do Brasil, Pierre Alain De Smedt a fabricar novamente o fusca – é criado o Programa do Carro Popular, com motor 1.0 e preço equivalente a US\$ 7,2 mil considerado o fruto mais fecundo da câmara setorial.” *Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006*. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006, p.121.

manufatura, em razão dos condomínios industriais e de fábricas bastante produtivas, mesmo afastadas do núcleo pioneiro do ABC.³³

Outro caminho utilizado pelo setor para superar os “entraves” foi o *Programa Nacional do Álcool*, conhecido por *Proálcool*, projetado por volta de 1975, diante da crise mundial do petróleo. Na década de 1980 “o setor colocou no mercado veículos leves a gasolina para rodar com mistura de gasolina e álcool. O carro a álcool teve participação elevada no mercado no período 1983-1989, chegando ao ‘pico’ de 96% das vendas em 1985.”³⁴

Na década de 1990 o Programa teve alguns problemas, inclusive com a falta de combustível. No entanto a alternativa a álcool serviu de nascedouro, anos mais tarde, do projeto flex-fuel.

Não somente as automobilísticas sofreram mudanças na década de 1990. O processo de internacionalização do capital irradiou para todos os setores. No caso automotivo, as autopeças e as concessionárias sofreram profundas mudanças. Estas transformações são importantes, a nosso ver, para entendermos que o momento exigia intensa reflexão e as escolhas que ali foram feitas afetaram profundamente a luta do conjunto dos trabalhadores.

O capital internacional tornou-se majoritário nas Autopeças³⁵. Já que o entendimento era que o carro fabricado no Brasil precisava se modernizar, conseqüentemente os produtos fornecidos pelas autopeças foram considerados defasados. A abertura comercial na década de 1990 respondeu à esta necessidade da produção pois as importações de peças foram sendo realizadas. Segundo a visão da ANFAVEA, a indústria nacional de autopeças “não estava preparada para enfrentar a globalização. Empresas brasileiras tradicionais, como Metal Leve, fundada em 1949, e Cofap, criada em 1950, acabaram sob controle de companhias estrangeiras.”³⁶

33 *Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006*. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006, p.88.

34 *Idem*, p.64.

35 “Dados do Sindipeças indicam que 78,9% do capital da indústria de autopeças estão nas mãos de grupos internacionais e 21,1% com brasileiros. Até 1994 o capital nacional ainda dominava, respondendo por uma fatia de 51,9%. Os estrangeiros são responsáveis por 86,5% do faturamento global, índice que há doze anos era de 47,6%.” Mas a quantidade de empresas com capital majoritariamente nacional ainda é maior das 468 associadas ao Sindipeças, conforme o mais recente levantamento da entidade, 350 são nacionais. São elas, principalmente, que garantem o suprimento dos sistemistas. Nas estrangeiras predomina capital de origem estadunidense, 28,4%. Na seqüência vem Alemanha, 24,2%, e Itália, 7,3%.” *Idem*, p.73 e 74.

36 *Idem*, p.73.

O perfil das autopeças mudou significativamente. Elas passaram a ser fornecedoras de grandes grupos globais. Renovadas, valeram-se principalmente das exportações para manterem-se competitivas.

As concessionárias também sofreram forte crise nos anos de 1990 e tomou novas feições a partir das importações e novas marcas para o Brasil. Segundo a ANFAVEA, o setor “hoje apresenta novo perfil, mais enxuto e voltado para o pós-venda.”³⁷ A Volkswagen, por exemplo, “chegou a ter cerca de seiscentos pontos de venda de automóveis, hoje tem 427, segundo levantamento da FENABRE, Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.”³⁸

O setor automotivo ainda realizou novos acordos em 1998 e 1999 todos na tentativa de redução da carga tributária sobre consumo dos automóveis e que geraram frutos significativos aos “empresários” do ramo. Algumas destas iniciativas do setor, apoiadas pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, reverteram num significativo aumento tanto na produção quanto na venda de veículos.

O século XXI iniciou-se com ótimas perspectivas para as montadoras. Todo o investimento em planejamento, produção, processo de manufatura, tecnologia, qualidade, segurança veicular ativa e passiva, design, economia e redução das emissões foram muito bem desenvolvidos, a ponto de haver um reconhecimento mundial da engenharia automotiva brasileira.

[...] as exportações sobem gradualmente das 371,3 mil unidades de 2000 para o novo recorde de 424,4 mil, registrado em 2002. Daí em diante a cada ano há nova marca, com crescimento de 26% em 2003, 21% em 2004 e 38% em 2005. Em valores o incremento foi de US\$ 11,2 bilhões.³⁹

Com o aquecimento das vendas tanto em volume quanto em valores, o setor automotivo “passa para mais uma fase exportando serviços de engenharia. Ford, General Motors e Volkswagen passam a investir no desenvolvimento de projetos mundiais.”⁴⁰

Agora alinhadas à necessidade do capital mundial, as montadoras no Brasil começam a projetar e produzir carros de aceitação mundial,

37 Idem, p.80.

38 Idem, p.81.

39 Idem, p.48.

40 Idem.

[...] são os casos do Meriva, EcoSport e Fox, que abriram perspectivas bem mais amplas do que apenas criar versões de modelos existentes. O Brasil capacitou-se a exportar serviços de engenharia, a preços de trabalho intelectual extremamente competitivos, em todas as etapas de desenvolvimento, inclusive do veículo completo, bom e barato.⁴¹

Nesta direção o Brasil passa a ser um dos mais importantes mercados para a indústria automotiva, passando agora a ter novos desafios com a China, com o Leste Europeu e com a Índia.

1.3 - Metamorfoses do processo de trabalho sob a lógica da produção do Capital.

Marx é bem claro quando inicia suas análises sobre a grande indústria, afirmando que procurou apreender os “grandes traços característicos, genéricos” das formas de trabalho até então, “pois linhas fronteiriças abstratamente rigorosas separam tão pouco as épocas da sociedade quanto à da história da Terra.”⁴² Daí entendermos que seus estudos procuram captar as tendências do processo de trabalho sob a égide do capital. E ele o faz analisando as formas, que ao entender dele, constituíam as mais desenvolvidas, ou seja, o que as forças produtivas do trabalho social conseguiram elaborar tornando o trabalho mais produtivo. Uma vez que o processo de trabalho também é processo de valorização, todas as deformidades, calamidades, irracionalidades decorrem do uso das capacidades humanas pelo capital.

Deste modo, as principais tendências da mudança do processo de trabalho captadas por Marx nos servirão de base teórica para pensarmos as transformações ocorridas na relação capital e trabalho entre as décadas de 1990 e 2000 na fábrica da Volkswagen - planta Anchieta.

A reprodução ampliada do capital impulsiona o constante aumento da extração de mais-valia⁴³ sobre os operários. É no processo de trabalho que se travam lutas, próprias de uma sociedade dividida em classes, sobre a apropriação

⁴¹ Idem, p.88.

⁴² Marx. K, O Capital, p. 5 volume II.

⁴³ “A mais-valia produzida pelo prolongamento da jornada de trabalho chamo de mais-valia absoluta; a mais-valia que, ao contrário, decorre da redução do tempo de trabalho e da correspondente mudança da proporção entre os dois componentes da jornada de trabalho [trabalho necessário e trabalho excedente] chamo de mais-valia relativa” Marx. K, O Capital, p. 239 volume I.

da riqueza produzida. O **processo de trabalho vai assumindo sob o modo capitalista de produção traços característicos** a partir do momento em que ele também é **processo de valorização**. Revolucionamento das forças produtivas do trabalho com vistas a aumentar o trabalho excedente e controle político sobre os operários, caracterizam este processo.⁴⁴

Todos os esforços do capital durante a produção estão orientados para encurtar o tempo de trabalho destinado a reprodução da vida material do operário ampliando o excedente que o capital expropria do trabalhador.⁴⁵

O meio de alcançar estes objetivos é desenvolver a força produtiva do trabalho e para tal é necessário que se altere os **meios de trabalho** ou os **métodos de trabalho**, ou ainda os dois ao mesmo tempo. Ocorre assim uma revolução nos meios de produção e, portanto no próprio processo de trabalho.⁴⁶

Para o capital produzir mais-valia transformando o trabalho necessário em mais-trabalho, não bastou manter o processo tal como herdou, “tem de revolucionar as **condições técnicas e sociais**” e aumentando a força produtiva e reduzindo o valor da força de trabalho, como já dissemos, encurtando a parte da jornada necessária para que se reproduza este valor.⁴⁷

O primeiro fundamento das transformações na força produtiva se deu pelas modificações no processo de trabalho estabelecendo-se a cooperação.⁴⁸

E nas análises marxianas

[...] a produção capitalista começa, como vimos, de fato apenas onde um **mesmo capital individual ocupa simultaneamente um número maior de trabalhadores, onde o processo de trabalho, portanto, amplia sua extensão e fornece produtos numa escala quantitativa maior que antes**. A atividade de um número maior de trabalhadores, ao mesmo tempo, no mesmo lugar /.../ para produzir a mesma espécie de mercadoria, sob o comando do mesmo capitalista. Com respeito ao próprio modo de produção, a manufatura, por exemplo, mal se distingue, nos seus começos, da

44 “Como unidade do processo de trabalho e processo de formação de valor, o processo de produção é processo de produção de mercadorias; como unidade do processo de trabalho e processo de valorização, é ele processo de produção capitalista, forma capitalista da produção de mercadorias”. Idem p. 155.

45 “O desenvolvimento da força produtiva do trabalho, no seio da produção capitalista, tem por finalidade encurtar a parte da jornada de trabalho durante a qual o trabalhador tem de trabalhar para si mesmo, justamente para prolongar a outra parte da jornada de trabalho durante a qual pode trabalhar gratuitamente para o capitalista. até que ponto pode-se alcançar ainda esse resultado sem baratear as mercadorias, mostrar-se-á nos métodos particulares de produção da mais-valia relativa, a cujo exame passamos agora.” Idem, p. 243.

46 Idem, p. 238.

47 Idem, p. 239.

48 “A forma de trabalho em que muitos trabalham planejadamente lado a lado e conjuntamente, no mesmo processo de produção ou em processos de produção diferentes, mas conexos, chama-se cooperação” Idem, p. 246.

indústria artesanal das corporações a não ser pelo maior número de trabalhadores ocupados simultaneamente pelo mesmo capital. A oficina do mestre-artesão é apenas ampliada.⁴⁹

Uma das condições fundamentais neste processo foi segundo Marx,

[..] inicialmente certa grandeza mínima de capital individual /.../ para que o número de trabalhadores simultaneamente explorados, portanto a massa de mais-valia produzida, fosse suficiente para libertar o próprio empregador do trabalho manual, para fazer do pequeno patrão um capitalista e estabelecer assim **formalmente o capital como relação**. Esse mínimo aparece agora como condição material para a **transformação de muitos processos de trabalho individuais**, dispersos e independentes entre si em um **processo de trabalho social combinado**.⁵⁰

E mais à frente Marx complementa:

[...] **é a primeira modificação que o processo de trabalho real experimenta pela sua subordinação ao capital**. Essa modificação se dá naturalmente. /.../ Se o modo de produção capitalista se apresenta, portanto, por um lado, como uma **necessidade histórica** para a transformação do **processo de trabalho em um processo social**, então, por outro lado, essa forma social do processo de trabalho apresenta-se como um **método**, empregado pelo capital, **para mediante o aumento da sua força produtiva explorá-lo mais lucrativamente**.⁵¹

Há neste processo alterações quantitativas muito importantes⁵² como o aumento do número de operários envolvidos na fabricação do mesmo produto, promovendo também o aumento do volume de produção de uma mercadoria em relação à produção artesanal individual. Ao mesmo tempo ocorre uma modificação qualitativa com o trabalho adquirindo uma forma cooperada. O que caracteriza esta cooperação é a articulação entre as diversas fases que o processo de produção percorre. Não necessariamente os operários precisam estar num mesmo local. O planejamento da produção coordenado pelo capitalista promove uma nova espacialidade da produção. Esta articulação cria o trabalho socializado. O produto

49 Idem, p. 244.

50 Idem, p. 249 – grifos nossos.

51 Idem, p. 252 e 253 – grifos nossos.

52 "Ao contrário, à base de um modo de trabalho preexistente, ou seja, de determinado desenvolvimento da força produtiva de trabalho e da modalidade de trabalho correspondente a essa força produtiva, só se pode produzir mais valia através do prolongamento do tempo de trabalho, isto é, sob a forma de mais-valia absoluta. A essa modalidade, como forma única de produção de mais-valia, corresponde, pois, a subsunção formal do trabalho ao capital." Marx. K, *O Capital* – Capítulo VI, p.52 e 53.

de um trabalhador está diretamente ligado ao do outro. Mesmo que a execução durante o processo de trabalho em relação às formas artesanais permaneça exatamente as mesmas, as condições da produção alteraram-se profundamente. Do trabalho realizado autonomamente pelo artesão ou por pequenos grupos dirigidos pelos mestres de oficina, constituiu-se o trabalho social, no qual vários trabalhadores estão voltados a realizar a fabricação da mesma mercadoria. Estabeleceu-se assim, formalmente, a relação capital, pois num primeiro momento não se alterou o modo de fazer as mercadorias.

O aspecto essencial da modificação do processo de trabalho foi a formação do trabalhador coletivo⁵³. Diferente de outros modos de produção, sob o capital a cooperação do trabalho deixa de ter um caráter eventual e passa a ser o “método” que caracterizara a forma que a sociedade passou a produzir. Esta “fórmula” generalizou-se a todos os ramos de produção. Ela deixa de estar voltada para as necessidades individuais do produtor artesanal das oficinas e ganha um caráter social e, portanto, voltado para as satisfações sociais. Esta foi a primeira modificação promovida pelo capital sobre a forma de produzir e reproduzir a vida social.

A simples cooperação permite com que a força produtiva individual crie a força produtiva em si e para si de uma força de massas.⁵⁴

Uma série de circunstâncias permite este ganho.

Em comparação com uma soma igual de jornadas de trabalho isoladas individuais a jornada de trabalho combinada produz maiores quantidades de valor de uso, **diminuindo por isso o tempo de trabalho necessário** para produzir determinado efeito útil. Se, conforme o caso, ela obtém essa **força produtiva mais elevada** por *aumentar a potência das forças mecânicas do trabalho, ou por estender sua escala espacial de ação, ou por estreitar o campo espacial de produção em relação à escala da produção, ou por mobilizar no momento crítico muito trabalho em pouco tempo, ou por*

53 “O essencial na subsunção formal é o seguinte: 1) a relação puramente monetária entre o que se apropria do trabalho excedente e o que o fornece; na medida em que surge a subordinação, esta deriva do conteúdo determinado da venda, não de uma subordinação, precedente à mesma, por força da qual o produtor – devido a circunstâncias políticas etc. – estivesse situado em outra relação do que a monetária (relação entre possuidor de mercadoria e possuidor de mercadoria) em relação ao explorador de seu trabalho. É somente na condição de possuidor das condições de trabalho que, nesse caso, o comprador faz com que o vendedor caia sob sua dependência econômica; não existe qualquer relação política, fixada socialmente, de superioridade e subordinação. 2) o que é inerente à primeira relação – pois caso contrário o operário não teria que vender sua capacidade de trabalho – é que suas condições objetivas de trabalho (meios de produção) e condições subjetivas de trabalho (meios de subsistência) se lhe defrontam como capital, monopolizadas pelo comprador de sua capacidade de trabalho. Quanto mais plenamente se lhe defrontam tais condições de trabalho como propriedade alheia, tanto mais plenamente se estabelece como formal a relação entre o capital e o trabalho assalariado, o que vale dizer: dá-se a subsunção formal do trabalho ao capital, condição e premissa da subsunção real.” Idem, p. 56 e 57.

54 Marx. K, *O Capital*, p. 247 volume I.

*provocar a emulação entre os indivíduos e excitar seus espíritos vitais, ou por imprimir às operações semelhantes de muitos o cunho da continuidade e da multiplicidade, ou por executar diversas operações ao mesmo tempo, ou por economizar os meios de produção mediante seu uso coletivo, ou por emprestar ao trabalho individual o caráter de trabalho social médio, em todas as circunstâncias a força produtiva específica da jornada de trabalho combinada é **força produtiva social do trabalho ou força produtiva do trabalho social. Ela decorre da própria cooperação.** Ao cooperar com outros de um modo **planejado**, o trabalhador se desfaz de suas limitações individuais e desenvolve a capacidade de sua espécie.*⁵⁵

Do ponto de vista do desenvolvimento das forças produtivas do trabalho este aspecto da superação das limitações individuais e ampliação das capacidades coletivas passam a ser o cerne de toda a discussão sobre as mutações no processo de trabalho porque eles estão relacionados às questões políticas. Se até aqui esta questão não havia sido explicitada, passamos a salientar o seu papel central devido à sua particular importância. A problemática do tempo de trabalho está diretamente referida ao relacionamento do indivíduo com o coletivo, do operário tomado individualmente com o trabalhador coletivo. E é sobre esta questão da organização, utilização, otimização do tempo que daremos papel de destaque.⁵⁶

1.4 - A subsunção do trabalho ao capital na manufatura.

Com a socialização, o trabalho objetivado passa a ter qualidade social média e, portanto uma força de trabalho média.⁵⁷

Como resultado

[...] pressupõe-se, portanto, determinado **mínimo de eficiência no trabalho**, e veremos mais adiante que a produção capitalista encontra meios para medir este mínimo, nem por isso esse mínimo deixa de se desviar da média, embora, por outro lado, o valor médio da força de trabalho tenha de ser pago. /.../ Portanto, a lei geral da

⁵⁵ Idem, p. 248 e 249 – grifos nossos.

⁵⁶ "Em sua figura simples, até agora considerada, a cooperação coincide com a produção em maior escala, porém não constitui nenhuma forma característica fixa de uma época particular de desenvolvimento do modo de produção capitalista. No máximo, aparece aproximadamente assim nos inícios ainda artesanais da manufatura e em cada espécie de agricultura em grande escala, a qual corresponde ao período manufatureiro e se distingue substancialmente da economia camponesa apenas pela massa de trabalhadores empregados ao mesmo tempo e pelo volume dos meios de produção concentrados. A cooperação simples continua sendo ainda a forma predominante nos ramos de produção em que o capital opera em grande escala, sem que a divisão do trabalho ou a maquinaria desempenhem papel significativo." Idem, p. 253.

⁵⁷ Idem, p. 244 .

valorização só se realiza completamente para o produtor individual tão logo ele produza como capitalista, empregue muitos trabalhadores, ao mesmo tempo, pondo assim em movimento, desde o início, **trabalho social médio**.⁵⁸

O mínimo de eficiência para se obter o trabalho social médio assume uma forma própria na cooperação de tipo propriamente capitalista, diferente da cooperação simples, pois esta não modifica a qualidade dos ofícios. E a primeira forma que o capital imprime à cooperação se dá com base na divisão do trabalho. Veremos como o capital neste modo busca estabelecer este “**mínimo**”.⁵⁹

Segundo Marx “a cooperação baseada na divisão do trabalho adquire sua forma clássica na manufatura. Como forma característica do processo de produção capitalista ela predomina durante o período manufatureiro propriamente dito, que, grosso modo, dura de meados do século XVI até o último terço do século XVIII.”⁶⁰ Este longo período é para o autor o momento de predominância deste tipo de forma de organização implementado pelos capitalistas e não que tenha se encerrado nele e nem tampouco que tenha eliminado as formas artesanais de produção.

No final do século XVIII e durante o século XIX o capital estabeleceria uma nova cooperação do trabalho baseada na maquinaria e grande indústria. E esta passaria a ser o modo predominante, e/ou mais desenvolvido do ponto de vista do capital, das iniciativas de ampliação da exploração sobre o trabalhador com base na mais-valia relativa.

Para entendermos melhor como a cooperação nesta nova forma se dá é importante compreender suas características centrais. Para Marx

[...] a origem da manufatura, sua formação a partir do artesanato, é, portanto dúplice. De um lado, ela parte da combinação de ofícios autônomos de diferentes espécies, que são despidos de sua autonomia e tornados unilaterais até o ponto em que constituem apenas operações parciais que se complementam mutuamente no processo de produção de uma única e mesma mercadoria. De outro lado, ela parte da cooperação de artífices da mesma espécie, decompõe o mesmo ofício individual em suas diversas operações particulares e as isola e as torna autônomas até o ponto em que cada uma delas torna-se função exclusiva de um trabalhador específico. Por um lado a manufatura introduz, portanto, a divisão do

58 Idem, p. 245.

59 “A subsunção real do trabalho ao capital se desenvolve em todas as formas que produzem mais-valia relativa, diferentemente da absoluta.” /.../ “Com a subsunção real do trabalho ao capital, dá-se uma revolução total (que prossegue e se repete continuamente) no próprio modo de produção, na produtividade do trabalho e na relação entre o capitalista e o operário.” Marx. K, O Capital – Capítulo VI, p. 66.

60 Marx. K, O Capital, p. 254 volume I.

trabalho em um processo de produção ou a desenvolve mais; por outro lado, ela combina ofícios anteriormente separados. Qualquer que seja seu ponto particular de partida, sua figura final é a mesma – **um mecanismo de produção, cujos órgãos são seres humanos.**⁶¹

De tal modo,

[...] a divisão do trabalho na manufatura /.../ coincide inteiramente com a decomposição de uma atividade artesanal em suas diversas operações parciais. Composta ou simples, a execução continua artesanal e, portanto dependente da força, habilidade, rapidez e segurança do trabalhador individual no manejo de seu instrumento. **O ofício permanece a base.**⁶²

O “produtor individual” deixa de ser o artesão ou mestre - quem de fato executa o trabalho - e passa a ser o capitalista que apenas direciona o trabalho. Ocorrem algumas modificações na produção. Juntamente com a transformação do processo individual em coletivo temos duas reduções, do ponto de vista do produtor individual; as variedades de mercadorias fabricadas pelos operários são reduzidas; e o exercício do ofício é do mesmo modo, seja tornando-o unilateral ou autonomizando as fases de seu percurso.⁶³ O salto para o crescimento da produção ocorre com o “decréscimo” dos sujeitos responsáveis por realizá-la.

As qualificações dos operários ou o valor de uso da força de trabalho, portanto, sua utilização, também deixaria de ter um caráter autônomo e passariam não só a pertencer ao capitalista, mas a terem como condição de efetivação serem vendidas para o capital. Um marceneiro que detinha o conhecimento, habilidade, experiência na produção de uma gama variada de produtos passa a fabricar, por exemplo, somente rodas de carroça. Os próximos operários que adentrarem na produção, sem nenhuma noção de marcenaria e aprenderam apenas a produzirem rodas, não farão uso de sua força de trabalho a não ser em outra manufatura que produza rodas. Reduzindo as qualificações dos operários, reduzem-se as suas alternativas de sobrevivência fora da lógica da produção sob o comando do capital, o qual “... alcança [a] organização social do processo de trabalho apenas soldando o

61 Idem, p. 255 – grifos nossos.

62 Idem, 255 e 256.

63 Para Marx a manufatura se origina de duas formas: pela reunião numa mesma oficina sob o comando de um mesmo capitalista, de trabalhadores de diversos ofícios ou da reunião de muitos artífices que fazem o mesmo ou da mesma espécie.

mesmo trabalhador ao mesmo **detalhe.**" ⁶⁴ Para Marx a divisão manufatureira do trabalho trouxe tendencialmente algumas condições que permitiram ampliar a produção: a virtuosidade do trabalhador especialista e a adequação de cada operário a função apropriada; o aperfeiçoamento das ferramentas e a compulsão da execução das tarefas com base no tempo socialmente necessário, como técnica do trabalho manufatureiro estabelecendo a lei de bronze da proporcionalidade.

A experiência mostraria que o trabalhador dedicado a uma única atividade desenvolveria em maior grau suas habilidades, se aperfeiçoaria e a limitação da sua função permitiria maior concentração, maior eficiência com menor dispêndio de energia; o resultado é a execução de uma única operação em menor tempo do que o artífice.

Não só a especialidade aperfeiçoaria o trabalhador, mas,

[...] depois da separação, autonomização e isolamento das diferentes operações, os trabalhadores são separados, classificados e agrupados segundo suas qualidades dominantes. Se suas peculiaridades naturais formam a base sobre a qual se monta a divisão do trabalho, a manufatura desenvolve, uma vez introduzida, forças de trabalho que por natureza só são aptas para funções específicas unilaterais. O trabalhador coletivo possui agora todas as propriedades produtivas no mesmo grau de virtuosidade e ao mesmo tempo as despende da maneira mais econômica empregando todos os seus órgãos, individualizadas em trabalhadores ou grupos de trabalhadores determinados, exclusivamente para suas funções específicas. A unilateralidade e mesmo **imperfeição do trabalhador parcial** tornam-se sua **perfeição como membro do trabalhador coletivo**. O hábito de exercer uma função unilateral transforma-o em seu órgão natural e de atuação segura, **enquanto a conexão do mecanismo global o obriga a operar com regularidade de um componente de máquina.** ⁶⁵

O aumento da produtividade além de depender da virtuosidade do trabalhador esta relacionada à perfeição de suas ferramentas; e esta decorre das necessidades geradas pelo trabalhador parcial que encontra formas mais adequadas e exclusivas de realização das tarefas. Modificam-se as ferramentas para serem empregadas em cada atividade, o que se denomina, especialização dos instrumentos particulares. Desenvolve-se variada gama de instrumentos, ampliando também os modos de

64 Marx.K, *O Capital*, p.260 volume I.

65 Idem, p. 262 e 263.

execução de uma mesma operação. Amplia-se a riqueza quantitativa e qualitativa dos instrumentos de trabalho e das formas do fazer.⁶⁶

Temos ainda mais um aspecto desta cooperação, baseada na divisão do trabalho, que nos ajuda a entender os seus fundamentos. Segundo Marx,

[...] sendo o produto parcial de cada trabalhador parcial apenas um degrau particular no desenvolvimento do mesmo artigo, cada trabalhador ou grupo de trabalhadores fornece ao outro sua matéria-prima. O resultado do trabalho de um constitui o ponto de partida para o trabalho do outro. Um trabalhador ocupa, portanto, diretamente o outro. O tempo de trabalho necessário para alcançar o efeito útil ambicionado em cada processo parcial é fixado de acordo com **a experiência** e o mecanismo global da manufatura baseia-se no pressuposto de que em dado tempo de trabalho um resultado dado é obtido. Somente sob esse pressuposto os diferentes processos de trabalho, que se complementam mutuamente, podem prosseguir espacialmente lado a lado, simultaneamente e sem interrupção. É claro que essa dependência direta dos trabalhos e portanto dos trabalhadores entre si obriga cada indivíduo a empregar só o tempo necessário à sua função, produzindo-se assim uma continuidade, uniformidade, regularidade, ordenamento e nomeadamente também intensidade de trabalho totalmente diferentes das vigentes no ofício independente ou mesmo na cooperação simples. Que se aplique a uma mercadoria apenas o tempo de trabalho socialmente necessário à sua produção, aparece na produção mercantil em geral como compulsão externa da concorrência, porque, expresso superficialmente, cada produtor individual tem de vender a mercadoria pelo seu preço de mercado. O fornecimento de **dado quantum de produtos num tempo de trabalho determinado torna-se na manufatura lei técnica do próprio processo de produção.**⁶⁷

Todos os “aperfeiçoamentos” que são realizados têm muito mais um caráter relativo a quantidade do que a qualidade do trabalho. Não ao acaso o trabalhador especialista está voltado a um número pequeno ou único de atividades. Frente aos artesãos indianos⁶⁸, como Marx exemplifica, o trabalhador manufatureiro é bem limitado, “a imperfeição do trabalhador parcial torna-se a perfeição como membro do trabalhador coletivo”. A experiência traria a este operário, o conhecimento de executar as tarefas em menor tempo e com menor esforço. Tal divisão do trabalho ainda adequaria o operário certo para cada exigência. Também aqui não se trata de maior perícia ou desenvolvimento profissional, mas de encontrar o indivíduo certo para executar com o menor tempo as diversas ações particulares.

⁶⁶ Idem, p. 257.

⁶⁷ Idem, p. 260.

O trabalho realizado depende diretamente do outro. Surge daí a necessidade de se ter indivíduos que sejam capazes de despende, em grau médio, a força de trabalho. Para Marx esta passa a ser uma lei técnica da manufatura. O aperfeiçoamento das ferramentas vai também ao sentido de se ter instrumentos que permitam a execução mais rápida possível.

Voltamos aqui à relação trabalhador individual e coletivo. Para que o tempo de produção se torne social tendeu a ocorrer naquele momento histórico uma redução da qualificação do operário individual, a qual se transmitiria ao trabalhador coletivo. Ou mais apropriadamente falando, o capital procurou fragmentar um conhecimento, atribuindo-o a um conjunto maior de operários. Para que um operário inicie sua tarefa, depende necessariamente do término do trabalho do outro e quanto mais esta relação se coloca, maior é a exigência de dispêndio médio de força de trabalho. É justamente através da capacidade de execução no tempo necessário que o trabalhador individual deve se desenvolver. Amplia-se a dependência ou imbricação do trabalhador individual frente ao trabalhador coletivo; o tempo de execução do ciclo de trabalho do operário individual fica cada vez mais impelido pelo fluxo do trabalhador coletivo e, portanto, do processo de produção. Não casualmente “o período da manufatura /.../ proclama conscientemente como princípio a diminuição do tempo de trabalho necessário para a produção de mercadorias...”⁶⁹

Se inicialmente as limitações individuais eram superadas pelo trabalho coletivo social, agora a partir da cooperação com base na divisão do trabalho o trabalhador parcial torna-se imperfeito e só recompõe-se no trabalhador coletivo.

Estabelecera-se assim certa proporcionalidade entre as diferentes operações, pois cada uma exige períodos desiguais de tempo, fornecendo quantidades desiguais de produto; o que leva a necessitar de quantidades diferentes de operários para cada fase. Para Marx

[...] a divisão manufatureira do trabalho simplifica e diversifica portanto não só os órgãos qualitativamente diferenciados do trabalhador coletivo social, mas também cria uma proporção matemática fixa para o volume quantitativo desses órgãos, isto é, para o número relativo de trabalhadores ou para a grandeza relativa dos grupos de trabalhadores em cada função particular. Ela

⁶⁸ Idem, p. 257.

⁶⁹ Idem, p. 262.

desenvolve com a articulação qualitativa a regra quantitativa e a proporcionalidade do processo de trabalho social.⁷⁰

A partir do estabelecimento desta proporcionalidade Marx afirma, como apresentamos acima, que “o tempo de trabalho necessário para alcançar o efeito útil ambicionado em cada processo parcial é fixado de acordo com **a experiência** e o mecanismo global da manufatura baseia-se no pressuposto de que em dado tempo de trabalho um resultado dado é obtido”.⁷¹ A partir deste conhecimento a direção despótica do capital pode exercer esta coação externa sobre os operários; papel exercido pelos agentes do capital que garantem a produção de mais-valia.

Quanto mais o trabalhador estiver soldado ao detalhe, maior a possibilidade de efetivar-se os pressupostos da manufatura em fornecer, num tempo de trabalho determinado, uma quantidade certa de produtos e de tal modo fazer com que aquele mecanismo de produção, cujos órgãos são seres vivos, funcionarem adequadamente para os propósitos da acumulação. A qualificação da força de trabalho interfere, neste caso, diretamente sobre o tempo de produção. Quanto menor for a autonomia do operário, menos espaço de tempo ele terá para executar as operações que lhe cabem.

Estamos considerando até o momento os mecanismos que possibilitam a redução do tempo de trabalho necessário para produzir uma mercadoria. Se for efetiva, a divisão do trabalho promove também outras reduções importantes para a lógica da reprodução ampliada de capital.

Uma vez que as diferentes funções do trabalhador coletivo podem ser mais simples ou mais complexas, mais baixas ou mais elevadas, seus órgãos, as forças de trabalho individuais, exigem diferentes graus de formação, possuindo por isso valores muito diferentes. A manufatura desenvolve, portanto uma hierarquia das forças de trabalho, à qual corresponde uma escala de salários. (...) A manufatura cria, portanto em todo ofício, de que se apossa, uma classe dos chamados trabalhadores não qualificados, os quais eram rigorosamente excluídos pelo artesanato. Se ela desenvolve a especialidade inteiramente unilateralizada, à custa da capacidade total de trabalho, até a virtuosidade, ela já **começa também a fazer da falta de todo desenvolvimento uma especialidade**. Ao lado da graduação hierárquica surge a simples separação dos trabalhadores em **qualificados e não qualificados**.⁷²

70 Idem, p. 260 e 261.

71 Idem, p. 260.

A formação da hierarquia no seio dos trabalhadores é resultado das diferentes qualidades da força de trabalho, exigindo diferentes graus de formação e por isso possuindo valores diferentes. Apesar da importância que a redução do preço da força de trabalho possui ao capital, enfatizamos a importante redução do tempo de formação da força de trabalho. Ela é fundamental à medida que permitiria ao capitalista dispor de maior número de operários em menor espaço de tempo. Temos que ter em vista o longo tempo de formação exigido para as atividades artesanais, contra as quais o capital rivalizava. Fazer da falta de todo o desenvolvimento uma especialidade, consistia num passo fundamental para o capital ser capaz de dominar os trabalhadores de ofício. Neste sentido não só o tempo no processo de trabalho é relevante, mas também o tempo de formação da força de trabalho. Além de permitir ao capital dispor de maior número de trabalhadores⁷³, permite também com maior facilidade, do ponto de vista técnico, a sua substituição. Com isto o capital vai reduzindo o poder de barganha do operário individualizado.

Todas as modificações centrais e secundárias no processo de trabalho implicaram e implicam em disputas, vitórias e derrotas, de um lado ou de outro entre capital e trabalho; o que caracteriza esta primeira fase de implantação da indústria manufatureira é o fato de que o capital enfrentou os trabalhadores independentes, os artesãos, portanto a luta do capital contra o trabalho inicia-se pela derrocada do trabalhador individual. E veremos que quanto mais se ampliam as formas de dominação individual mais o capital generaliza e amplia tal enfrentamento.

Essa batalha “campal” foi travada durante séculos. Nesta passagem que transcrevemos podemos ter um pequeno exemplo:

[...] na verdade, parece que a fábrica teria surgido bem antes do que o foi, se pequenos mestres e companheiros, liderando a **luta da corporação contra o capitalismo**, não se tivessem servido, durante um tempo, da estratégia do ‘dividir para reinar’. Valendo-se da divisão entre classes mais poderosas, pequenos mestres e

72 Idem, p. 263.

73 “as leis das corporações, conforme já observamos, impediam planejadamente, ao limitar com severidade o número de ajudantes que um único mestre de corporação poderia empregar, a sua transformação em capitalista. Da mesma forma, somente era-lhe permitido empregar ajudantes no ofício em que ele era mestre. A corporação defendia-se zelosamente contra qualquer intrusão do capital mercantil, a única forma livre de capital, com que se defrontava. O comerciante podia comprar todas as mercadorias, mas não o trabalho como mercadoria. Ele era apenas tolerado como distribuidor dos produtos artesanais. Se circunstâncias externas provocassem uma progressiva divisão do trabalho, as corporações existentes dividiam-se em subespécies ou fundavam-se novas corporações ao lado das antigas, porém sem que diferentes ofícios se reunissem em uma oficina. A organização corporativa, por mais que sua especialização, isolamento e aperfeiçoamento dos ofícios pertenciam às condições de existência materiais do período de manufatura e seus meios de produção permaneciam unidos como o caracol e sua concha, e faltava assim a base principal da manufatura, a autonomização dos meios de produção como capital perante o trabalhador” Idem, p. 269.

companheiros conseguiram estabelecer alianças provisórias que, pelo menos por um tempo, embargaram o advento da fábrica. Por exemplo, a aliança do pequeno mestre tecelão com o grande negociante permitiu manter estrito controle da aprendizagem, até o século XVII. /.../ Duzentos anos anterior a Arkwright, a Ata dos Tecelões de 1555 assim dizia: ' os tecelões deste reino, tanto na presente sessão do Parlamento quanto em outros tempos, queixaram-se de que os ricos fabricantes os oprimem de várias maneiras: alguns instalam e mantêm em suas casas vários teares e os entregam a diaristas e a pessoas sem experiências, em detrimento de um grande número de artesãos educados desde a infância nesse ofício ... Para remediar tal situação e evitar todas as desagradáveis conseqüências que podem ocorrer, se não forem prevenidas a tempo, é da ordem e decisão deste presente Parlamento que pessoa alguma que exerça a profissão de fabricante de tecidos e que more fora de uma cidade, de um povoado, de uma freguesia ou de uma municipalidade constituída, não deverá ter em casa ou possuir mais de um tear para lã ...' ⁷⁴

Posteriormente este trabalhador qualificado de ofício, já sob controle capitalista, foi sendo alvo de contínuas imposições sobre a arte de seu fazer. Esta prática de interferir diretamente no modo de execução do trabalho, não existiu em nenhuma outra formação social baseada em alguma forma de exploração do homem sobre o homem; é uma característica específica e imanente do modo de produção capitalista. A reprodução do capital vai mais longe, interfere em todo o modo de vida dos operários. **Para estabelecer a disciplina fabril foi necessário alterar o uso do tempo em geral.** Uma vez que os modos de produção precedentes ao capital estavam voltados para a satisfação das necessidades humanas, o tempo de trabalho, além das questões naturais, ao qual o tempo de trabalho deveria adequar-se, estava adequado ao tempo da vida fora do trabalho. Com a produção capitalista tem que ocorrer uma inversão, o tempo de vida fora da fábrica tem que ser regido pelo tempo de trabalho. De tal modo o capital trava uma luta para alterar os modos de vida e a utilização do tempo de não-trabalho para alterar os tempos de trabalho.

Podemos refletir sobre essas questões a partir das análises feitas por Marx a respeito das formas de manufatura, as quais estão diretamente relacionadas ao tempo de produção, e esta relação temporal no e fora do trabalho.

Há duas formas fundamentais de manufatura que se formam a partir da natureza do produto. Marx denominou de manufatura orgânica a que "... produz artigos que percorrem fases interligadas de desenvolvimento, uma seqüência de

74 MARGLIN. Stephen, Origem e funções do parcelamento das tarefas (Para que servem os patrões?) In: GORZ André. *Crítica da divisão do trabalho*. p.76.

processos gradativos, como, por exemplo, o arame, na manufatura de agulhas para costura, que passa pelas mãos de 72 e até de 92 trabalhadores parciais específicos.”⁷⁵

Nesta forma alterou-se a relação do tempo dentro e fora da fábrica alterando a cooperação

[...] na medida em que tal manufatura combina ofícios originalmente dispersos /.../ [reduzindo assim] a separação espacial entre as fases particulares de produção do artigo. O tempo de passagem de um estágio a outro é reduzido, do mesmo modo que o trabalho que media essa passagem. Em comparação com o artesanato ganha-se assim força produtiva, na verdade originando-se esse ganho do caráter cooperativo geral da manufatura. Por outro lado, seu princípio peculiar da divisão de trabalho causa um isolamento das diferentes fases de produção, que como outros tantos trabalhos parciais artesanais se autonomizam reciprocamente. Estabelecer e manter a conexão entre as funções isoladas requer transporte ininterrupto do artigo de uma mão para outra e de um processo para outro. Do ponto de vista da grande indústria, isso se apresenta como uma limitação característica, custosa e imanente ao princípio da manufatura.⁷⁶

Neste exemplo os trabalhadores passaram a realizar a sua cooperação num mesmo local; as produções antes independentes realizadas em tempos distintos passam a sofrer todos os condicionamentos da produção sob o comando do capital. Esta alteração espaço-temporal permite desenvolver as forças produtivas do trabalho frente à produção artesanal. Quando comparada com uma forma de produção mais apropriada à exploração capitalista, a grande indústria, evidência o que Marx considerou limites estruturais decorrentes da própria forma de cooperação com base na divisão do trabalho.

Quanto mais fases forem divididas as operações, maior será o tempo improdutivo porque as funções isoladas exigiriam maior tempo de transporte de uma fase a outra.

Por outro lado a manufatura heterogênea constitui-se por composição meramente mecânica de produtos parciais. Ele cita o exemplo da fabricação do relógio antes obra individual de um artífice, que passou a ser o produto social de

⁷⁵ Marx. K, *O Capital*, p. 259 volume I.

⁷⁶ Idem.

vários trabalhadores parciais. Somente depois de pronto o relógio era montado por um trabalhador chamado “*repasseur*” que o entregava funcionando.⁷⁷

E segundo Marx,

[...] esta relação externa do produto acabado com seus elementos de diferentes espécies torna aqui, como em fabricações semelhantes, acidental a combinação dos trabalhadores parciais na mesma oficina /.../ [De tal modo] a empresa manufatureira combinada aqui é lucrativa apenas sob condições excepcionais, pois a concorrência entre os trabalhadores, que querem trabalhar em casa, é a maior possível, o emprego de meios coletivos de trabalho e o capitalista com a fabricação dispersa poupa as despesas com edifícios fabris etc. entretanto, a posição desses trabalhadores detalhistas que trabalham a domicílio, mas para um capitalista (fabricante *établisseur*), é inteiramente diferente da do artífice independente que trabalha para seus próprios clientes.⁷⁸

O que Marx denomina de manufatura heterogênea identificamos como sendo o que Marglin chamou de *putting-out-system*, que significa “ literalmente, aquele que faz realizar um trabalho fora’ ”⁷⁹ Segundo este autor, no que ele considera a formação do sistema fabril

[...] o próprio sucesso do capitalismo pré-industrial continha, em geral, a sua transformação. Enquanto o comércio interior e o comércio exterior da Grã-Bretanha se desenvolviam, os salários subiram e os operários exigiram a troca de uma parte dos seus ganhos por maior lazer. Por mais razoável que fosse, do ponto de vista deles, essa reação, ela não ajudava o capitalista empreendedor a ir adiante. /.../ [De tal modo para os capitalistas] seu primeiro recurso era a lei. No século XVIII, por duas vezes, o Parlamento promulgou leis que exigiam que os operários a domicílio terminassem e enviassem o trabalho, no prazo determinado. Em 1749, o prazo foi fixado em 21 dias e, em 1777, reduzido a oito dias. No entanto, fez-se necessária uma ação mais direta. A salvação do capitalista estava em ele mesmo fixar as partes respectivas de trabalho e lazer. Os interesses do capitalista exigiam que o operário só pudesse escolher entre submeter-se ao patrão, ou não trabalhar: o sistema de fábrica não lhe deixou outra saída.⁸⁰

77 “Se a falta de conexão entre os processos em que se decompõe a produção de objetos apenas justapostos já dificulta em si e para si a transformação de manufaturas desse gênero em grande indústria mecanizada, para os relógios acrescem ainda dois outros obstáculos, a pequenez e delicadeza de seus elementos e seu caráter de luxo, portanto, sua variedade ...” Idem, p. 259.

78 Idem, p. 258.

79 MARGLIN, Stephen, Origem e funções do parcelamento das tarefas (Para que servem os padrões?) In: GORZ André. *Crítica da divisão do trabalho*. p.48.

80 Idem, p.67.

Nesta forma de organização da produção a dependência do capital frente aos trabalhadores individuais é muito maior, como pudemos ver nesta última passagem. Ao mesmo tempo, como Marx faz a ressalva, frente aos artífices independentes este trabalhador submetido ao capitalista possui menor margem de controle, seja sobre o produto, ou para o tempo de sua execução. Aqui a compulsão do tempo não tem nenhuma relação com métodos de trabalho, mas com sanções legais e econômicas.

De qualquer modo, corroboramos com Leite sobre a importância que Thompson dá a apropriação do tempo de trabalho pelo capital. Introduzindo um trecho deste autor, ela faz a seguinte apresentação:

Para conseguir disciplinar o tempo de trabalho dos produtores o capital teve, então, de procurar impor uma nova noção de tempo, que implicava a superação de um conjunto de valores, costumes e tradições e que levou muito tempo para vencer a sistemática resistência dos trabalhadores: 'Podemos, finalmente, constatar que a irregularidade de dias e semanas se insertava, até as primeiras décadas do século XIX, dentro da mais ampla irregularidade do ano de trabalho, salpicado por suas tradicionais festas e feiras. Ainda, apesar do triunfo do Domingo sobre os antigos dias santos no século XVII, as pessoas aderiam tenazmente a seus festejos tradicionais e inclusive puderam chegar a aumentá-los tanto em força como em extensão'.⁸¹

No cerne de toda a nossa discussão está o controle social sobre o tempo. O tempo de produção está referido também ao tempo de não-trabalho. Determinados hábitos, características climáticas, culturais entre outras coisas interferem na regularidade da produção. Esta transição de formas de produção "autônomas" para formas socializadas, comandadas pelo capital enfrentou os antigos hábitos daqueles trabalhadores, que por certo não se pareciam em nada com a disciplina imposta nas fábricas. Há uma dupla questão temporal: o tempo total disponível que a manufatura não alcança e o tempo no processo de trabalho.⁸²

Uma das limitações do período manufatureiro foi, portanto, o controle do tempo do processo de trabalho realizado seja daquele que realizava suas atividades "fora" como daqueles que estavam nas oficinas. Porém as tendências na manufatura, mesmo daqueles sob as ordens diretas do capitalista, não se

81 Thompson apud Leite, *O futuro do trabalho*, p.54

82 "O controle sem centralização do emprego era, senão impossível, certamente muito difícil, e assim o requisito para a gerência era a reunião de trabalhadores sob um único teto. O primeiro efeito de tal mudança era impor aos trabalhadores horas regulares de trabalho, em contraste com o ritmo auto-imposto que incluía muitas interrupções, meio-expedientes e feriados, e em geral impedia a extensão da jornada de trabalho para fins de produzir um excedente nas condições técnicas então existentes." Braverman, Harry, *Trabalho e Capital Monopolista*, p.66.

completaram tendo em vista a própria resistência dos operários. Entre elas a ampliação dos trabalhadores não qualificados foi reduzida em função dos trabalhadores qualificados, que permaneciam, em sua maioria, nos processos de trabalho. Mesmo a presença de mulheres e crianças foi restringida pelos operários masculinos. Reduziram-se os custos de formação da força de trabalho comparado ao artesanato, no entanto até onde se tornavam supérfluos, os trabalhadores zelosamente procuravam manter os seus postos. Na Inglaterra, por exemplo, havia as “leis de aprendizagem” que estabeleciam um período de formação de sete anos.⁸³

Grandes passos no sentido de expropriar o trabalhador, já haviam sido dados, mas como defende Marx, “por todo o período manufatureiro /.../ que do século XVI até a época da grande indústria o capital não conseguiu apoderar-se do **tempo total disponível dos trabalhadores manufatureiros** ...”⁸⁴

Tendo em vista que a formação do modo de produção capitalista constitui-se num contínuo processo histórico, num ir sendo, entendemos o período manufatureiro como o primeiro “laboratório”, no qual algumas das grandes linhas gerais das iniciativas do capital e, portanto, da subsunção real do trabalho foram colocadas, não importando em que grau e extensão tenham atingido. E, neste sentido compreendemos duas posições de Marx, sobre os traços importantes do processo de trabalho sob o capital. Para ele

Se o trabalhador originalmente vendeu sua força de trabalho ao capital, por lhe faltarem os meios materiais para a produção de uma mercadoria, agora sua força individual de trabalho deixa de cumprir seu serviço se não estiver vendida ao capital. Ela apenas funciona numa conexão que existe somente depois de sua venda, na oficina do capitalista. Incapacitado em sua qualidade natural de fazer algo autônomo, **o trabalhador manufatureiro só desenvolve atividade produtiva como acessório da oficina capitalista.**⁸⁵

E por outro lado

É um produto da divisão manufatureira do trabalho opor-lhes as forças intelectuais do processo material de produção como propriedade alheia e poder que os domina.” “/.../ **o capitalista** representa em face dos trabalhadores individuais a **unidade e a**

83 Marx. K, *O Capital*, p.275 -volume I

84 Idem.

85 Idem, p.270- grifos nossos.

vontade do corpo social de trabalho. O processo desenvolve-se na manufatura, que mutila o trabalhador, convertendo-o em trabalhador parcial. Ele se completa na grande indústria, que separa do trabalho a ciência como potência autônoma de produção e a força a servir ao capital.⁸⁶

A figura do capitalista começa a ser fundamental na reprodução da vida social. Por um lado, a partir da cooperação com base na divisão manufatureira o valor de uso da força de trabalho só pode se efetivar como acessório da oficina. A sua unilateralização e fragmentação tornam o trabalhador dependente do trabalhador coletivo. E por outro lado, uma vez que o capitalista passa a ser, frente ao trabalhador individual, a unidade e vontade do corpo social – a forma de reprodução do trabalhador fica concentrada no capital. As forças intelectuais do trabalho material que se opõem aos operários, não se referem ao saber-fazer, próprio deles, mas a autoridade de ditar o que vai e em que tempo será produzido, de coordenar a cooperação do trabalho, quantos irão cooperar, quem participará, enfim do conjunto de atividades de mediação entre as diversas fases de produção, distribuição e consumo – concentradas agora pelo capitalista. Diferente do mestre-artesão, o capitalista não domina a arte do produzir, mas como coordenar o “metabolismo” social. E este papel implica, além de conhecimentos do que é necessário para a produção, ou seja, toda a questão administrativa, a função exige saber encontrar meios de suplantar as resistências operárias e também a concorrência, para continuar sendo o responsável em fornecer os produtos para o consumo social. Deste papel que se depreende a necessidade histórica do capital, de superar as pequenas unidades produtivas criando como forma generalizada de produção, o trabalho socializado e, portanto, as grandes unidades produtivas, a grande indústria, a fábrica.

1.5 - A subsunção real do trabalho ao capital na grande indústria.

As mutações nos processos de trabalho vão aprofundando estas características gerais que Marx denominou de subsunção real do trabalho ao capital.

⁸⁶ Idem, p. 270 e 271.

E, segundo o autor, é na grande indústria que este processo se completaria, pois para ele,

[...] a manufatura nem podia apossar-se da produção social em toda a sua extensão, nem revolucioná-la em sua profundidade. Como obra de arte econômica ela eleva-se qual ápice sobre a ampla base do artesanato urbano e da indústria doméstica rural. Sua própria **base técnica estreita**, ao atingir certo grau de desenvolvimento, entrou em contradição com as necessidades de produção que ela mesma criou.⁸⁷

A manufatura gerou a necessidade de aumentar a produção, mas seus limites, do ponto de vista do capital, impeliram a constituição da grande indústria. E segundo Marx, “excetuando aspectos secundários, essa forma [da manufatura] altera-se somente em consequência de uma revolução nos instrumentos de trabalho.”⁸⁸ Isto porque para Marx “o revolucionamento do modo de produção toma, na manufatura, como ponto de partida a força de trabalho; na grande indústria, o meio de trabalho.”⁸⁹ É a partir das análises dos traços característicos da metamorfose da ferramenta em máquina que se inicia a discussão.

As modificações técnicas promovidas com a criação da máquina são simples, mas constituem a base de um revolucionamento técnico e social. Entendemos que só é possível analisar as concepções marxianas das mudanças técnicas no processo de trabalho relacionando-as às profundas revoluções nas relações que elas promovem.

Do ponto de vista técnico, a máquina⁹⁰ nada mais é do que a transferência das ferramentas, seja de um único tipo ou de um conjunto antes utilizado sucessivamente em várias fases do trabalho, para um mecanismo, cujo funcionamento não mais dependem da manipulação dos trabalhadores. Não importa a origem das forças que transmitem o movimento a este conjunto de ferramentas, se

87 Idem, p. 275.

88 Idem, p.272.

89 Marx: K, *O Capital*, p. 5 volume II

90 “Toda maquinaria desenvolvida constitui-se de três partes essencialmente distintas: a máquina-motriz, o mecanismo de transmissão, finalmente a máquina-ferramenta ou máquina de trabalho. A máquina-motriz atua como força motora de todo o mecanismo. Ela produz a sua própria força motriz, como a máquina a vapor, a máquina calórica, a máquina eletromagnética etc., ou recebe o impulso de uma força natural já pronta fora dela, como a roda-d’água, o da queda-d’água, as pás do moinho, o do vento etc. O mecanismo de transmissão, composto de volantes, eixos, rodas dentadas, rodas-piões, barras, cabos, correias, dispositivos intermediários e caixas de mudanças das mais variadas espécies, regula o movimento, modifica, onde necessário, sua forma, por exemplo, de perpendicular em circular, o distribui e transmite para a máquina-ferramenta. Essas duas partes do mecanismo só existem para transmitir o movimento à máquina-ferramenta, por meio do qual ela se apodera do objeto do trabalho e modifica-o de acordo com a finalidade. É dessa parte da maquinaria, a máquina-ferramenta, que se origina a revolução industrial no século XVIII. Ela constitui ainda todo dia o ponto de partida, sempre que artesanato ou manufatura passam à produção mecanizada.” Idem, p.6.

das forças naturais, como o vento, a correnteza das águas, a tração animal ou mesmo o homem. Deu-se início com as máquinas a superação da “... atividade artesanal como princípio regulador da produção social...”⁹¹

O princípio da anexação do trabalhador a uma função parcial, próprio das primeiras formas de subsunção real do trabalho, presentes durante o período manufatureiro, foram o meio pelo qual o capital dominou o trabalho e passou a constituir uma barreira ao domínio do capital em razão de não permitir a realização plena de um dos fundamentos deste tipo de produção, qual seja, a maior mobilidade possível, que no caso do operário aparece como a versatilidade no uso da força de trabalho.

As diferenças entre as forças de organização do processo de trabalho⁹² da manufatura para a grande indústria têm como fio condutor o meio de trabalho. E estes, segundo Marx, “... não são só **medidores do grau de desenvolvimento da força de trabalho humana**, mas também **indicadores das condições sociais nas quais se trabalha**”⁹³

Na manufatura se tinha “**um mecanismo de produção, cujos órgãos são seres humanos.**”⁹⁴ Os meios de trabalho em quase sua totalidade compunham-se de ferramentas. Por mais aprimorada que esteja a habilidade do operário, o grau de desenvolvimento da força de trabalho tem como limite barreiras naturais dadas pelas potencialidades e limites físicos dos operários. De tal modo “embora o trabalhador seja adequado ao processo, também o processo é adaptado antes ao trabalhador.” O que rege a organização do processo de trabalho é o “**princípio subjetivo da divisão.**”⁹⁵

Na grande indústria o capital orienta a construção de um “... esqueleto objetivo independente dos próprios trabalhadores...”⁹⁶ composto por “... meios mecânicos de trabalho, cujo conjunto pode-se chamar de **sistema ósseo e muscular da produção ...**”⁹⁷ Construiu-se assim um **processo global objetivo**. Cada processo parcial e sua respectiva combinação efetivam-se pela aplicação técnica da mecânica, da química, enfim de conhecimentos científicos. Os operários

91 Marx. K, *O Capital*, p. 276 volume I.

92 “O meio de trabalho é uma coisa ou um complexo de coisas que o trabalhador coloca entre si mesmo e o objeto de trabalho e que lhe serve como condutor de sua atividade sobre esse objeto”. Idem, p.143.

93 Idem, p.144.

94 Idem, p. 255 – grifos nossos.

95 Marx. K, *O Capital*, p.11 volume II grifos nossos.

96 Marx.K, *O Capital*, p.275 volume I.

são organizados em torno deste eixo ordenador e subordinados aos capitalistas por ele.

Marx não analisa isoladamente a relação homem-máquina, mas sim o tipo de cooperação estabelecido no processo de trabalho. Na medida em que temos um processo objetivo, a questão passa a ser como se dá a cooperação entre as máquinas e de qual modo os operários são nela inseridos. Ele distingue dois tipos de cooperação: entre máquinas da mesma espécie e de um sistema de máquinas.

Na cooperação com máquinas da mesma espécie “o produto inteiro é feito pela mesma máquina de trabalho”.⁹⁸ Com um conjunto de máquinas operando em conjunto reaparece a **cooperação simples**. O diferencial para Marx estava na “unidade técnica” a partir do momento que o conjunto de máquinas justapostas eram movidas por um único impulso motor levados a elas através de um mecanismo de transmissão que as movimentavam em conjunto.

Por outro lado um sistema de máquinas consistia no processo em que

[...] o objeto de trabalho percorre uma seqüência conexa de diferentes processos graduados, que são realizados por uma cadeia de máquinas-ferramentas diversificadas, mas que se complementam mutuamente. Aí reaparece **a cooperação por meio da divisão do trabalho**, peculiar à manufatura, mas agora como **combinação de máquinas de trabalho parciais**.⁹⁹

A perfeição do sistema articulado de máquinas ocorre

[...] quanto mais contínuo for o processo global, isto é, com quanto menos interrupções a matéria-prima passa de sua primeira à sua última fase, quanto mais, portanto, em vez da mão humana, o próprio mecanismo a leva de uma para outra fase da produção. Se na manufatura o isolamento dos processos particulares é um princípio dado pela própria divisão de trabalho, na fábrica desenvolvida domina, pelo contrário, a **continuidade dos processos particulares**.¹⁰⁰

97 Idem, p.144 .

98 Marx. K, *O Capital* , p.10 volume II.

99 Idem, p.10 - grifos nossos.

100 Idem, p.11 – grifos nossos.

De modo geral, portanto, em ambas as figuras que assume essas cooperações há um salto qualitativo na construção do sistema “ósseo”, do “esqueleto” do processo de trabalho.

A partir do momento em que a máquina de trabalho executa todos os movimentos necessários ao processamento da matéria-prima sem ajuda humana, precisando apenas de **assistência humana**, temos um **sistema de maquinaria automático**, capaz de ser continuamente aperfeiçoado em seus detalhes /.../ [Assim], como sistema articulado de máquinas de trabalho, que recebem seu movimento apenas de um autômato central através de uma maquinaria de transmissão, a produção mecanizada possui sua forma mais desenvolvida.¹⁰¹

Na cooperação simples entre máquinas, ou seja, com um conjunto de máquinas concomitantemente em funcionamento, aumentava-se a escala da produção. Duas condições estão pressupostas: que o conjunto de máquinas iguais realize, cada uma integralmente, todos os processos de produção; e que exista um motor e uma transmissão única que seja capaz de movimentar este conjunto de máquinas. O conjunto de ferramentas movimentadas pelo mecanismo ganha autonomia frente às limitações e imperfeições das outras fontes de energia, como a energia humana, animal (geralmente utilizavam o cavalo) ou natural (vento, por exemplo) muito comuns à época, final do século XVIII e início do XIX. Com isto aumentam o conjunto de ferramentas assim como suas proporções. Com estas máquinas automáticas os operários ficam circulando ao entorno como elétrons em relação ao átomo. O processo de trabalho passa a ser uma “atividade da máquina”. Na verdade uma parte importante do trabalho passa a ser realizado pelas máquinas; a confecção do produto. Isso não significa que o determinante deixe de ser os trabalhadores. O tempo de execução do ciclo de produção passa a ser um atributo técnico. À medida que os operários têm como função alimentar a máquina, verificar a qualidade do produto, desligar o equipamento em caso de falha ou mesmo que ele pare automaticamente, executam a manutenção, continuam exercendo papel fundamental no tempo de produção do produto.

Por estas razões Marx afirmava que quanto menos houver a interferência dos operários durante o caminho da elaboração do produto, tanto mais perfeito o sistema, pois menos ele irá depender dos limites orgânicos dos trabalhadores. É o

¹⁰¹ Idem, p.12– grifos nossos.

que ocorre com a cooperação de máquinas baseada na divisão do trabalho quando compõem um sistema articulado de máquinas movimentadas por um único autômato. Neste caso os operários tornam-se assistentes de um conjunto mais complexo de produção, mas ainda assim são imprescindíveis.

A necessária presença dos trabalhadores refere-se a confecção do produto, porém não como ocorria na manufatura, pelo desenvolvimento das habilidades dos operários, mas sim pelo aperfeiçoamento contínuo do processo como uma aplicação da ciência. Neste aspecto o capital ganha em autonomia frente ao trabalho. A força de trabalho, do ponto de vista técnico, pode ser facilmente mobilizada a exercer maior número de funções no processo de trabalho.

Para Marx a construção de um princípio objetivo no processo de trabalho ocorre a partir do momento em que o produto passa da primeira a última fase somente com a “assistência humana”. Os operários ficam subordinados a um mecanismo, e o tempo de trabalho passa a ser, em grande parte, por ele determinado. A máquina concentra em si as funções que antes um conjunto de operários realizavam. Os operários na divisão do trabalho estavam, portanto, com suas qualificações de ofício, mesmo reduzidas frente aos artesãos, em funções fixas. A mecanização promove um esvaziamento do conteúdo do trabalho.¹⁰² Liberta o capitalista para promover contínua mudança de pessoal sem interrupção do processo de trabalho, uma vez que é o sistema de máquinas automáticas que possui a atividade de elaborar os produtos.¹⁰³

Com a mecanização da produção o movimento global da fábrica deixa de ser dado pela articulação entre os trabalhadores e passa a ser dado a partir da máquina. A perfeição desse sistema é tanto mais completo, a nosso ver, quanto mais os operários tornam-se “carcaça de tempo” ou deve se adequar ao fluxo de produção e ao ritmo das máquinas e, portanto, maior quantidade de tempo lhes seja expropriada.

Na manufatura e no artesanato, o trabalhador se serve da ferramenta; na fábrica, ele serve a máquina. Lá, é dele que parte o movimento do meio de trabalho; aqui **ele precisa acompanhar o movimento**. Na manufatura, os trabalhadores constituem membros de um mecanismo vivo. Na fábrica, há um **mecanismo morto**,

¹⁰² Idem, p. 41 e 42.

¹⁰³ Idem, p. 40.

independente deles, ao qual são incorporados como um **apêndice vivo**.¹⁰⁴

Nesta nova forma, a subsunção real possui determinações técnicas. Amplia-se a dependência do operário individual ao operário coletivo e, portanto, aos capitalistas que comandam a produção.

Na cooperação simples e mesmo na especificada pela divisão do trabalho, a supressão do trabalhador individual pelo socializado aparece ainda como sendo mais ou menos casual. **A maquinaria, com algumas exceções /.../ só funciona com base no trabalho imediatamente socializado ou coletivo.** O caráter cooperativo do processo de trabalho torna-se agora, portanto, uma necessidade técnica ditada pela natureza do próprio meio de trabalho.¹⁰⁵

Frente às formas de produção anteriores, artesanal e manufatureira, a fábrica amplia significativamente a produtividade do trabalho. Mesmo que em certa medida a maximização do uso da máquina dependa da operação, alcançou-se um novo patamar histórico de extração de mais-valia, de ampliação do trabalho excedente e redução do trabalho necessário para a reprodução da força de trabalho. Uma das condições que trouxe este *plus*, além do aumento potencial das máquinas, foi tornar o trabalho socializado. Na manufatura como diz Marx, essa reunião, era mais ou menos casual, não era uma necessidade técnica. Somente com a grande indústria é que o valor de uso da força de trabalho, ou sua utilização, pode ser exercido se vendidas aos capitalistas e postas em movimento coletivamente. O “sistema ósseo” construído com os mecanismos automáticos implica tecnicamente, dado o seu volume, que os operários trabalhem cooperativamente. A concretização deste patamar produtivo efetiva-se por um duplo disciplinamento: impondo-se, pela redução das possibilidades de vida do operário fora da fábrica, a venda de sua força de trabalho ao capital; e de adequação aos ritmos dos meios de trabalho.

Um dos resultados dos novos desenvolvimentos das forças produtivas do trabalho social é que na fábrica automática, tende à igualação ou nivelção dos trabalhos que os operários, agora, auxiliares da maquinaria, executam.¹⁰⁶ **O capital é um nivelador.**¹⁰⁷

104 Idem, p. 41 – grifos nossos.

105 Idem, p. 15 – grifos nossos

106 Idem, p.39.

107 Idem, p.22 Nota 16 – grifos nossos.

As condições técnicas e os métodos de trabalho estão diretamente relacionados, como podemos perceber desde a passagem do artesanato a manufatura, como desta para a grande indústria com a dominação do trabalhador pelo capital. O próprio processo de constituição de um novo patamar produtivo significou uma vitória inicial do capital. A sua consolidação e permanência também representam uma contínua vitória do capital sobre o trabalho.

A consolidação da grande indústria vista somente em sua superfície aparece como sendo de ordem técnica, mas observadas mais atentamente apresentam fundamentos políticos.

A medida que a maquinaria torna a força muscular dispensável, ela se torna o meio de utilizar trabalhadores sem força muscular ou com desenvolvimento corporal imaturo, mas com membros de maior flexibilidade. Por isso, o trabalho de mulheres e de crianças foi a primeira palavra-de-ordem da aplicação capitalista da maquinaria! Com isso, esse poderoso meio de substituir trabalho e trabalhadores transformou-se rapidamente num meio de aumentar o número de assalariados, colocando todos os membros da família dos trabalhadores, sem distinção de sexo nem idade, sob o comando imediato do capital.¹⁰⁸

A ampliação do número de braços disponíveis a exploração não se limitava ao uso de toda a família, se estendia de outras formas e constituía um poderoso método de coação.

Se, portanto, a aplicação capitalista da maquinaria produz, por um lado, novos e poderosos motivos para o prolongamento desmedido da jornada de trabalho e revoluciona o próprio modo de trabalho, bem como o caráter do corpo social de trabalho, de tal maneira que **quebra a oposição contra essa tendência**, ela produz, por outro lado, **em parte mediante a incorporação do capital de camadas da classe trabalhadora antes inacessíveis, em parte mediante a liberação dos trabalhadores deslocados pela máquina, uma população operária excedente, compelida a aceitar a lei ditada pelo capital**. Daí o notável fenômeno na história da indústria moderna de que a máquina joga por terra todos os limites morais e naturais da jornada de trabalho. Daí o paradoxo econômico de que o meio mais poderoso para encurtar a jornada de trabalho se torna o meio infalível de transformar **todo o tempo de vida do trabalhador** e de sua família em tempo de trabalho disponível para a valorização do capital.¹⁰⁹

108 Idem, p.21.

109 Idem, p. 30 – grifos nossos.

Com a aplicação da maquinaria a tendência é o aumento da jornada de trabalho.¹¹⁰ Uma vez que ela esvazia o conteúdo do trabalho, facilitando em certo sentido a operação das máquinas, ela amplia a massa de operários a ser explorada. Mulheres e crianças, assim como operários sem qualificação passam a ser objetos de exploração. Com a mecanização se constrói um contingente de trabalhadores dispensáveis em virtude do grande aumento da produtividade do trabalho. A resistência que os trabalhadores masculinos poderiam oferecer, confronta-se com esta situação criada pelas condições sociais de uso de novas forças produtivas. A resistência mantida pelos operários durante a manufatura baseava-se também na manutenção de segredos do “ofício”, um saber técnico, em parte subtraído pela maquinaria.

Deixado aos ventos da gana do capital todo o tempo de vida do operário volta-se à produção. Esta passa a ser a referência. O tempo na vida social passa a ser organizado pelo trabalho. Esta constitui uma das radicais transformações que o modo de produção do capital promove, tomando dimensões sociais somente com a generalização da produção industrial. E em virtude de expropriar não só de um maior tempo de vida do operário ainda se apoderou de toda a sua família, agredindo as condições psicológicas, sociais de reprodução do trabalhador. A “disciplina de caserna” no interior das indústrias gerada com estas condições “evolui para um regime fabril completo” desenvolvendo o trabalho de supervisão, o *capataz*, tão necessário à extração de mais-valia como todo o aparato técnico.¹¹¹ Assim como o feitor era imprescindível durante a escravidão.¹¹²

Em suas análises sobre a construção do sistema fabril, Marx apresenta longos relatos das barbaridades cometidas ao longo de décadas para a instituição

110 Marx defende que a taxa média de mais-valia é obtida frente a massa total de trabalhadores envolvidos na produção e da proporção entre trabalho necessário e trabalho excedente. Com a aplicação da maquinaria ampliando as forças produtivas do trabalho e portanto substituindo maior número de trabalhadores do que a massa de trabalho que a máquina contém (esta aliás é um dos pressupostos da aplicação da maquinaria, substituir maior número de trabalhadores do que o volume de trabalho que foi despendido para produzi-la, do contrário ela elevaria o preço das mercadorias ao invés de baixá-los) impulsiona os capitalistas individuais a aumentarem a jornada de trabalho. A razão disso é de que um dos fatores geradores da taxa de mais-valia, com o aumento das forças produtivas do trabalho, é reduzida, qual seja, a massa total de trabalhadores. Para manter essa taxa média o capitalista procura aumentar a extração de trabalho dos operários que restaram ampliando a jornada e portanto reduzindo a quantidade de trabalho necessário para o operário reproduzir sua força de trabalho e aumentando a quantidade de trabalho excedente expropriada pelo capital, também para manter o seu modo de vida.

111 “além dos obstáculos puramente técnicos e tecnicamente elimináveis, a regulamentação da jornada de trabalho choca-se com hábitos irregulares dos próprios trabalhadores, notadamente onde predomina o salário por peça e onde o desperdício de tempo numa parte do dia ou da semana pode ser posteriormente compensado por trabalho extra ou trabalho noturno, método que embrutece os trabalhadores adultos e arruína seus companheiros imaturos e do sexo feminino. Embora essa irregularidade no dispêndio da força de trabalho seja uma reação primitiva e natural contra o enfado de uma labuta monótona e maçante, ela se origina, no entanto, em grau incomparavelmente mais elevado, da anarquia da própria produção, que, por sua vez, pressupõe novamente exploração desenfreada da força de trabalho pelo capital. Além das variações periódicas gerais do ciclo industrial e das oscilações específicas de mercado, em cada ramo de produção, surge ainda a assim chamada temporada, com base quer na periodicidade das estações do ano mais favoráveis à navegação, quer na moda e na premência de grandes encomendas a serem atendidas no menos prazo.” Marx.K., *O Capital*, p. 81 volume II.

deste regime. Assim como das resistências que os trabalhadores vão realizando, aqui e acolá. A principal reação apresentada refere-se as leis fabris que foram sendo criadas na Inglaterra ao longo do século XIX e que reduziam, ao menos formalmente, a jornada de trabalho; esta é uma das principais questões. Também envolvia questões sanitárias, limite mínimo de idade, necessidade de formação escolar entre outras coisas. É muito claro hoje que as leis existem de fato aos operários, quando estes são capazes de instituí-las no seu cotidiano, o que demanda muita luta, e, necessariamente contínua. A história de luta de classes impulsiona a construção de mecanismos, instituições, organizações para defenderem os seus interesses. Uma das idéias fundamentais do autor nesta passagem é de que “essa primeira reação consciente e planejada da sociedade à configuração espontaneamente desenvolvida de seu processo de produção...”¹¹³ que promove um freio ao desmedido aumento da exploração, levando os capitalistas a ampliarem o desenvolvimento da maquinaria sugando assim mais-valia relativa. Quando se coloca obstáculos à acumulação do capital a forma de superação da resistência dos operários ou dos limites físicos da produção, sempre vai no sentido de ampliar as forças produtivas do trabalho.

Voltando a análise do processo de trabalho, temos com o novo estatuto produtivo, o reaparecimento da divisão de trabalho na fábrica automática, como distribuição dos trabalhadores nas máquinas especializadas. O papel dos supervisores terá mais sentido em virtude dessa vinculação do operário com uma máquina específica.

Embora a maquinaria descarte agora, tecnicamente, o velho sistema da divisão do trabalho, este persiste inicialmente como tradição da manufatura, por hábito, na fábrica, para ser, depois, reproduzido e consolidado sistematicamente pelo capital como meio de exploração da força de trabalho de forma ainda mais repugnante. Da especialidade por toda a vida em servir a uma máquina parcial. Abusa-se da maquinaria para transformar o próprio trabalhador, desde a infância, em parte de uma máquina parcial. Não só diminuem assim os custos necessários para sua própria reprodução de modo significativo, mas, ao mesmo tempo, **completa-se sua irremediável dependência da fábrica como um todo** e, portanto, do capitalista. Aqui, como em toda parte, é preciso distinguir entre a maior produtividade devida ao desenvolvimento do processo de

¹¹² Idem, p. 42.

¹¹³ Idem, p.83.

produção social e a maior produtividade devida à sua exploração capitalista.¹¹⁴

A tendência, com o desenvolvimento das forças produtivas é justamente permitir aos trabalhadores maior mobilidade, no entanto, em alguns casos torna-se uma opção, do ponto de vista do processo de trabalho, inteiramente organizacional de fixar o trabalhador e do ponto de vista político-econômico, mais um meio de construir um indivíduo inteiramente dependente do capital.

De tal modo, o que antes na manufatura era uma necessidade, a divisão do trabalho, com a grande indústria se torna casual; o que antes era casual com a manufatura, o trabalho coletivo, torna-se uma necessidade na grande indústria.

Entendemos que a compreensão marxiana a respeito da casualidade da divisão do trabalho com a mecanização está adequada para as máquinas automáticas. Coisa muito diferente ocorre com as máquinas-ferramentas.

A distinção essencial é entre trabalhadores que efetivamente estão ocupados com as máquinas-ferramentas (adicionam-se a estes alguns trabalhadores para vigiar ou então alimentar a máquina-motriz) e meros ajudantes (quase exclusivamente crianças) desses trabalhadores de máquinas. Entre os ajudantes incluem-se mais ou menos todos os *feeders* (que apenas suprem as máquinas com material de trabalho). Ao lado dessas classes principais, surge um pessoal numericamente insignificante que se ocupa com o controle do conjunto da maquinaria e com sua constante reparação, como engenheiros, mecânicos, marceneiros etc. É uma classe mais elevada de trabalhadores, em parte com formação científica, em parte artesanal, externa ao círculo de operários de fábrica e só agregada a eles. Essa divisão de trabalho é puramente técnica.¹¹⁵

A operação das máquinas-ferramentas constitui processos bastante complexos que não permitem, tecnicamente, a mobilidade dos operários. O processo de trabalho não depende mais da força física do operário, pois são as máquinas que atuam sobre a transformação do objeto de trabalho. Porém exige-se grande perícia, experiência para realizar um trabalho conforme as especificações. Neste caso, frente às formas tradicionais de trabalho, temos um desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, mas o operário continua tendo grande interferência sobre o tempo de execução de cada ciclo produtivo. Vale para este caso específico, o controle do capital a fazer do valor de uso da força de trabalho um

¹¹⁴ Idem, p. 41 – grifos em negrito nossos.

valor que só pode ter utilidade realmente no interior da oficina capitalista, assim como superar as limitações das forças físicas do ser humano. Já está aberta ao capital a via de desenvolvimento das forças produtivas pela aplicação da ciência e não mais do operário – o processo de trabalho não mais consiste num “mecanismo vivo”. Aquela perfeição do sistema de máquinas com a menor interrupção possível de uma fase a outra está muito longe nestes casos.

Um outro aspecto importante relaciona-se a qualificação dos trabalhadores. Marx aponta os operadores de máquinas juntamente com seus auxiliares como os segmentos principais da produção na fábrica. O número destes supera um grupo, que é a ele agregado, de operários com mais elevado grau de conhecimentos, mas numericamente insignificante, ou seja, a relação continua inversamente proporcional. Enquanto na manufatura os operários qualificados constituíam o maior contingente ao lado de alguns operários sem qualificação, na grande indústria os grandes contingentes de operários sem qualificação convivem com reduzido número de operários qualificados. Serve para este caso também a assertiva marxiana de que “o modo de produção capitalista a partir de certo ponto exclui, de acordo com sua essência, toda melhoria racional”.¹¹⁶

Tratando do processo de trabalho na manufatura Marx afirmava: “as potências intelectuais da produção ampliam sua escala por um lado, porque desaparecem por muitos lados. O que os trabalhadores parciais perdem, concentra-se no capital com que se confrontam”.¹¹⁷

Na manufatura uma das condições deste modo específico de domínio sobre o trabalho consistia no fato de pertencer ao capitalista a função de comando e de ser o sujeito que representava a unidade, a vontade do trabalhador coletivo uma vez que cada operário particularmente havia perdido sua autonomia. Fazer os trabalhadores cooperarem sob determinado modo é o que confere poder social ao capital.

A respeito de uma máquina de estampar nas estamparias de chita, diz Ure: ‘por fim, os capitalistas procuraram libertar-se dessa intolerável escravidão’ (ou seja, das para eles incômodas condições contratuais dos trabalhadores) ‘apelando para os recursos da ciência

¹¹⁵ Idem, p. 39 e 40.

¹¹⁶ Idem, p.84.

¹¹⁷ Marx. K, *O Capital*, p.270, volume I.

e logo estavam reintegrados em seus legítimos direitos, os da cabeça sobre os demais membros do corpo'.¹¹⁸

Os métodos tradicionais de controle sobre o trabalho, baseados no domínio econômico, na repressão pura e simples possuem seus limites. Todos os conhecimentos produtivos pertencem a um ou outro conjunto de trabalhadores. Porém, do ponto de vista geral da produção social, não só no interior da fábrica é o capitalista – a partir do momento que ele passa a ser o responsável pela articulação, orientação, direção do que e como as coisas vão ser produzidas – quem articula como a cooperação do trabalho social. Nesta última passagem fica bem claro que diante de “*strikes*” provocados pelos operários, a saída do capital foi rearticular a cooperação do trabalho com base organizacional. Na manufatura isto se iniciou com a fixação do antigo artesão, dono de um saber capaz de produzir variada gama no seu ramo de atividade, a uma única função, unilateralizando o que antes era múltiplo. Coisa diferente ocorre com a introdução da maquinaria. Na manufatura o aperfeiçoamento do trabalho passava pelo aperfeiçoamento dos trabalhadores diretamente envolvidos. Com a indústria o aperfeiçoamento passa a ter como princípio o meio de trabalho. Outros trabalhadores produzem máquinas que são produzidas por máquinas. O princípio de desenvolvimento passa a ser o instrumento de trabalho. Aparta-se definitivamente a antiga relação que o artesão ou o trabalhador manufatureiro tinha com sua ferramenta de trabalho, qual seja, o seu contínuo aperfeiçoamento ou até mesmo a criação, atribuindo-se a um conjunto distinto de operários a função de desenvolver os “meios de trabalho”¹¹⁹, imediatamente passa ao capitalista a função de direcionar o modo como os instrumentos de trabalho devem ser desenvolvidos. Perdeu-se não só a autonomia individual, mas o conjunto de trabalhadores das unidades produtivas onde não se produz “bens de capital” (não aleatoriamente assim denominados), não influencia mais sobre o outro elemento dos meios de produção sobre o qual ainda tinham forte influência, qual seja¹²⁰, os meios de trabalho, o tipo de equipamento utilizado e em certo sentido o modo de articulá-los e operá-los.

118 Marx, K, *O Capital*, p. 51, volume II.

119 O meio de trabalho é uma coisa ou um complexo de coisas que o trabalhador coloca entre si mesmo e o objeto de trabalho e que lhe serve como condutor de sua atividade sobre esse objeto”. Marx, K, *O Capital*, p.143, volume I.

120 “Considerando-se o processo inteiro do ponto de vista de seu resultado, do produto, aparecem ambos, meio e objeto de trabalho, como meios de produção e o trabalho mesmo como trabalho produtivo”. Idem, p.144.

A forma como se desenvolvem as forças produtivas do trabalho social determinam o modo como se dá a construção da subsunção real. Vimos que primeiramente o capital se apropriou das condições de trabalho, dos meios de produção – meios de trabalho e objeto de trabalho, assim como dos meios de subsistência dos operários. Estabeleceu a cooperação como método de trabalho geral. Concentraram numa mesma oficina diversos artesãos e aprimorou aquela cooperação. Cada operário passou a exercer uma única função, rompendo-se assim a “diversidade original de suas ocupações”. Momento este, para Marx, necessário para superar as formas ossificadas do trabalho artesanal. Após este passo o capital expropria dos operários diretamente envolvidos na produção o instrumento de trabalho e seu desenvolvimento, atribuindo a outros operários o papel de realizar esta tarefa. Autonomiza-se deste modo as condições materiais de realização do trabalho frente aos operários que o movimentam. Esta passagem apresenta aspectos aos quais Marx identificou também como superações necessárias das formas tradicionais de trabalho, artesanais ou manufatureiras.

[...] cada ramo específico da produção encontra empiricamente a configuração técnica que lhe é adequada, aperfeiçoa-a lentamente e cristaliza-a rapidamente, assim que é atingido certo grau de maturidade. O que aqui e acolá provoca modificações é, além de novos materiais de trabalho fornecidos pelo comércio, a mudança paulatina do instrumento de trabalho. Uma “... vez alcançada a forma adequada de acordo com a experiência, também ela se ossifica, como o comprova sua passagem, através de milênios, das mãos de uma geração para as de outra. **É característico que, até o século XVIII inclusive, os ofícios específicos se chamassem *mysteries* (*mystères*) em cujos arcanos só o empírico e profissionalmente iniciado poderia penetrar. A grande indústria rasgou o véu que ocultava aos homens seu próprio processo de produção social e que transformava os diversos ramos da produção, que se haviam naturalmente particularizado, em enigmas de uns para os outros e até mesmo para o iniciado em cada ramo. Seu princípio – dissolver cada processo de produção, em si e para si, e para começar sem nenhuma consideração para com a mão humana, em seus elementos constitutivos – produziu a bem moderna ciência da tecnologia.** [...] A indústria moderna nunca encara nem trata a forma existente de um processo de produção como definitiva. Sua base técnica é, por isso, revolucionária, enquanto a de todos os modos de produção anteriores era essencialmente conservadora. [...] Com isso, ela revoluciona de modo igualmente constante a divisão do trabalho no interior da sociedade e lança sem cessar massas de capital e massas de trabalhadores de um ramo da produção para outro. A natureza da

grande indústria condiciona, portanto, variação do trabalho, fluidez da função, mobilidade, em todos os sentidos, do trabalhador.”¹²¹

Uma das fortes características da existência do capital é a de romper com todas as formas fixas, *tudo o que é sólido se desmancha no ar*. As formas de trabalho antes eram mantidas. A base desta conservação advém do fato de que o *caracol se mantinha preso a sua concha*. Seja no artesanato ou na manufatura, operário e instrumento de trabalho estavam vinculados. O capital superou estes limites arrancando o instrumento de trabalho do operário e desenvolvendo-o. No texto, Marx apresenta um elemento fundamental dessa barreira que os trabalhadores impunham a ampliação da sua exploração, o segredo de ofício. Uma vez que não existia o trabalho de elaborar representações sobre o aprendizado acumulado, sendo transmitido de um operário a outro na práxis cotidiana do ato laborativo, as personificações do capital, o capitalista e seus agentes ficavam alheios, sem mecanismos, a não ser a repressão, para obterem maior dispêndio de trabalho. A produção da ciência da tecnologia nada mais é do que a construção de trabalhos elaborativos, abstraindo o fazer humano, investigando as formas deste fazer, estabelecendo relações para conseguir reproduzi-la através de um mecanismo, por aplicações da mecânica, da química, etc. A partir destes primeiros passos, um conjunto de transformações ocorreu; o ritmo das mudanças tornou-se intenso. O tempo de transição de um patamar tecnológico respeita os ditames da acumulação do capital¹²². Daí este adquirir maior mobilidade, deslocar trabalhadores de um ramo a outro, fazer surgir novas profissões, extinguindo tantas outras. O capital libertou-se não do trabalho, nem tampouco do trabalhador, mas dos limites de uma forma de cooperação do trabalho que possibilitava maior resistência dos operários. Daí sua base “técnica” ser revolucionária. O revolucionário está no tipo de relação ou de cooperação do trabalho coordenada pelo capital. A qual lhe permite direcionar as formas, o sentido, redimensionando o espaço e o tempo, com a construção de enormes conglomerados fabris. O tempo é tudo! E o capital é o senhor do tempo.

Os operários foram transformados em coisas e as coisas em sujeitos. A coisificação do sujeito decorre da base de dominação exercida pelo capital.

¹²¹ Marx, K., *O Capital*, p. 86 e 87, volume II – grifos em negrito nossos.

¹²² “a grande indústria teve, portanto, de apoderar-se de seu meio característico de produção, a própria máquina, e produzir máquinas por meio de máquinas. Só assim ela criou sua base técnica adequada e se formou sobre seus próprios pés.” Idem, p. 14.

Toda produção capitalista, à medida que ela não é apenas processo de trabalho, mas ao mesmo tempo processo de valorização do capital, tem em comum o fato de que **não é o trabalhador quem usa as condições de trabalho**, mas, que, pelo contrário, são **as condições de trabalho que usam o trabalhador**: só, porém, com a maquinaria é que essa inversão ganha realidade tecnicamente palpável. Mediante sua transformação em autômato, o próprio meio de trabalho se confronta, durante o processo de trabalho, com o trabalhador como capital, como trabalho morto que domina e suga a força de trabalho viva. A **separação entre as potências espirituais do processo de produção e o trabalho manual, bem como a transformação das mesmas em poderes do capital sobre o trabalho**, se completa, como já foi indicado antes, na grande indústria erguida sobre a base da maquinaria. **A habilidade pormenorizada do operador de máquina individual, esvaziado, desaparece como algo ínfimo e secundário perante a ciência**, perante as enormes forças da Natureza e do trabalho social em massa que estão corporificados no sistema de máquinas e constituem com ele o poder do 'patrão' (*master*). Esse patrão, em cujo cérebro a maquinaria e seu monopólio sobre ela estão indissoluvelmente fundidos, proclama aos 'braços', com desespero, em casos de conflito.¹²³

A separação entre as funções intelectuais e manuais refere-se ao poder de manipular a espiritualidade. O que está no cérebro do capitalista não são as enormes forças da natureza e do trabalho social, estas pertencem à classe operária, mas a maquinaria e seu monopólio. Deste monopólio, o meio de trabalho se confronta com o trabalho como propriedade alheia que se utiliza do trabalhador para ampliar o trabalho excedente. Sob o aspecto da extração de mais-valia relativa as condições de trabalho usam o trabalhador.

Aqui temos uma importante distinção a fazer. As potências espirituais separadas do trabalho manual não se referem à completa ausência de espiritualidade durante o processo de trabalho, mas às condições nas quais se realiza o trabalho. O trecho que nos permite compreender o caráter ideológico envolvido na questão. Daí a importância da distinção que pretendemos fazer.

Os operários de fábrica deveriam resguardar em sagrada memória o fato de que o trabalho deles é efetivamente uma espécie muito baixa de trabalho qualificado: que não há nenhum que seja apropriado mais facilmente e que, em sua qualidade, seja mais bem pago, que, por meio de rápido treinamento dos menos experientes, possa ser suprido em tempo tão curto e em tamanha abundância. A maquinaria do patrão desempenha, de fato, um papel muito mais importante no negócio da produção do que o trabalho e a

¹²³ Idem, p. 41 e 42 – grifos nossos.

habilidade do operário, que se adentra com um treino de 6 meses e que qualquer peão do campo pode aprender.¹²⁴

O autor proclama a falta de importância que os operários exerciam no processo produtivo frente às condições de trabalho controladas pelo patrão. Se o uso que os operários faz das condições de trabalho não fosse a raiz da questão, qual a importância de se escrever este texto? Aí temos a importância da distinção. O trabalho de construir, projetar as máquinas – as chamadas potências espirituais, podem ser o resultado do trabalho de alguns engenheiros, técnicos etc. O que temos aqui como trabalho intelectual é o trabalho elaborativo, criativo. O processo de execução deste plano cabe a algum conjunto de operários que realizam trabalhos “manuais”. O ato de executar um plano significa que estes operários que no ato do trabalho precisam utilizar-se das mãos, entender o projeto e executá-lo. Todo o trabalho possui, deste modo, no seio das formações sociais, dois aspectos essenciais: o ato de criação, que é por si um ato artístico; e o de produção e reprodução, que se não são artísticos, são “artesanais”. Alguns criam e muitos recriam. O recriar, o produzir e reproduzir exige um conjunto de conhecimentos, de habilidades, de resistência, de experiência - mesmo se tratando do uso de máquinas, que constituem um outro ramo das potências espirituais, as potências espirituais da execução. Olhando o operário individualmente poderíamos supor que qualquer espiritualidade está muito distante dali. No entanto o conjunto dos trabalhadores carrega a capacidade de execução, ou seja, pertence ao conjunto da classe. É contra essa capacidade, que pertence exclusivamente aos operários e destes, inalienável, que o capital luta porque não é capaz de subsumir completamente os operários. E, é com base nela que os operários podem construir as suas força e poder políticos. O *apartheid* técnico, entre os que estão destinados a criar e os que estão destinados a produzir também é obra do capital. O número dos que estão destinados a criação vão cada vez mais sendo reduzido e recebendo tratamento diferenciado para separar-se politicamente da massa de operários destinados a reprodução. É, portanto da imprescindibilidade do operário no processo de produção, que na luta entre capital e trabalho o controle político econômico e ideológico exercem papel de destaque.

Não casualmente já no século XIX o problema já estava colocado.

¹²⁴ The Masters Spinners' and Manufacturers' Defence Fund. Report of the Committee. Manchester, 1854, p. 17 apud Marx.K, *O Capital*, p. 42, volume II.

A principal dificuldade na fábrica automática consistia em sua disciplina necessária, em fazer os seres humanos renunciarem a seus hábitos irregulares no trabalho e se identificar com a invariável regularidade do grande autômato. Divisar um código de disciplina fabril adequado às necessidades e à velocidade do sistema automático e realizá-lo com êxito foi um empreendimento digno de Hércules, eis a nobre realização de Arkwright! Mesmo ainda hoje, quando o sistema está organizado com toda perfeição, é quase impossível encontrar entre os trabalhadores que atingiram a idade adulta ajudantes úteis para o sistema automático.¹²⁵

As potências espirituais que estão na produção, todo o “sistema ósseo” o resultado da ciência, são comandadas pela “cabeça” dos capitalistas. A estes constitui, na verdade, a atribuição de coordenar a cooperação do trabalho social. Esta coordenação abrange a cooperação no interior da fábrica como a articulação da produção de várias fábricas, ou o uso de equipamentos produzidos em outras unidades. As potências espirituais que permitem tornar ato a potência desses equipamentos, pertencem ao conjunto de trabalhadores cooperados, ao trabalhador coletivo, por mais que estejam reduzidos a uma espiritualidade temporal. Se no processo de valorização os trabalhadores são usados pelos equipamentos, do ponto de vista do processo de trabalho os homens sempre serão sujeitos e colocam as máquinas em funcionamento.¹²⁶

Desse ponto de vista o capital jamais expropria o conhecimento dos operários, mas sua atuação vai no sentido de reduzir ao mínimo possível o número daqueles operários dedicados a criação, aumentando aqueles voltados à reprodução, estes muito mais submetidos ao tempo de valorização do capital. Realiza este processo ao atribuir a grupos de operários distintos a função de produzir os meios de trabalho e outros de operá-los. Se observada só a relação entre homem e máquina, pode-se dizer que o conhecimento do operário está “cristalizado” no equipamento. Sob o aspecto da valorização isto pode ser

125 Ure apud Marx. K, *O Capital*, p.42, volume II.

126 “Por outra parte, é ele quem os emprega em seu trabalho. No processo de trabalho efetivo, o operário consome os meios de trabalho como veículo de sua atividade, e o objeto de trabalho como a matéria na qual seu trabalho se apresenta. Por isso, precisamente, transforma os meios de produção na forma de produto adequado a um fim. Do ponto de vista do processo de valorização, entretanto, as coisas se apresentam diferentemente. Não é o operário quem utiliza os meios de produção; são os meios de produção que utilizam o operário. Não é o trabalho vivo que se realiza no trabalho objetivo como em seu órgão objetivo; é o trabalho objetivo que se conserva e aumenta pela absorção do trabalho vivo, graças ao qual se converte em um valor que se valoriza, em capital, e como tal funciona. Os meios de produção aparecem unicamente como absorventes da maior quantidade possível de trabalho vivo. Este apresenta-se apenas como meio de valorização de valores existentes, e, por conseguinte, de sua capitalização. E, prescindindo-se do que foi assinalado antes, justamente por isso os meios de produção aparecem de novo e se defrontam com o trabalho vivo na qualidade de modo de existência do capital, e, agora, como domínio do trabalho passado e morto sobre o trabalho vivo. Justamente como criador de valor o trabalho vivo se incorpora de maneira constante, no processo de valorização, ao trabalho objetivado. Como esforço, como dispêndio de força vital é a atividade pessoal do operário. Mas, enquanto criador de

verdadeiro. Porém do ponto de vista do processo de trabalho, o conhecimento de construir as máquinas pertence a outro conjunto de operários. O poder político-econômico do capital o faz coordenar este processo de cooperação ampliando ainda mais seu poder.¹²⁷

Curiosamente o capital constrói e generaliza a produção socializada e todos os seus esforços vão no sentido de atomizar os operários, de cristalizá-los como “mônodas”. Esta redução do indivíduo social constitui a premissa de suas ações políticas para controlar a classe operária. E quanto mais se desenvolvem as forças produtivas sociais do trabalho, mais se aprofunda este processo.

As formas sociais de seu próprio trabalho – subjetiva e objetivamente – ou a forma de seu próprio trabalho social constituem relações que se formaram independentemente dos operários individualmente considerados; estes, quando subsumidos ao capital, convertem-se em elementos dessas formações sociais, que, entretanto, não lhes pertencem. Essas formações sociais se lhes contrapõem, pois, como *figuras* do próprio capital, como combinações que, diferentemente de sua capacidade de trabalho isolada, pertencem ao capital, dele surgem e a ele se incorporam. Isso reveste formas tanto mais reais quanto, por um lado, sua própria força de trabalho é modificada de tal sorte por essas formas, que ela, em sua **autonomia** – isto é, à *margem* desse contexto capitalista – se torna impotente; sua capacidade produtiva se quebra; e por outro lado, com o desenvolvimento da maquinaria as condições de trabalho também surgem como dominando o trabalho do ponto de vista tecnológico, e ao mesmo tempo o substituem, oprimem-no, **tornam-no supérfluo em suas formas autônomas**. Nesse processo, no qual as características *sociais* do trabalho se contrapõem aos operários de maneira, por assim dizer, *capitalizada* – tal como, por exemplo, na maquinaria os produtos visíveis do trabalho aparecem como dominadores deste –, ocorre o mesmo com as forças naturais e a ciência – o produto do desenvolvimento histórico geral em sua quinta-essência abstrata – que se lhes opõem como *potências* do capital. De fato, **separam-se da habilidade e do saber do operário individual**, e, ainda que observadas em sua origem sejam, por sua vez, **produto do trabalho**, surgem em toda ocasião em que ingressam no processo de trabalho, como *incorporadas* ao capital. **O capitalista que utiliza uma máquina, não precisa compreendê-la.** (ver Ure) Mas, *na máquina*, a ciência realizada apresenta-se ante os operários como *capital*. Na realidade, toda essa utilização – fundada no *trabalho social* – da ciência, das forças naturais e dos produtos do trabalho em grandes quantidades, não surge ante o trabalho senão

valor, implicado no processo de sua objetivação, o próprio trabalho do operário é, tão logo ingressa no processo de produção, um modo de existência do valor do capital, a este incorporado”. MARX. K. *O Capital* – Capítulo VI, p. 19.

127 “2) Na realidade, o domínio dos capitalistas sobre os operários é apenas o domínio das condições de trabalho (entre as quais se encontram, além das condições objetivas do processo de produção – isto é, os meios de subsistência) – condições de trabalho que se tornaram autônomas – sobre o próprio operário. Essa relação não se realiza senão no processo real de produção, que, como vimos, é essencialmente processo de produção de mais-valia – o que inclui a conservação do antigo valor – processo de autovalorização do capital inicial.” Idem, p.20.

como *meios de exploração* do trabalho, como meios de apropriar-se do trabalho excedente, e, portanto, como *forças* pertencentes ao capital. O capital, naturalmente, só utiliza esses meios para explorar o trabalho; mas para explorá-lo tem que aplicá-los à produção. E desse modo, o desenvolvimento das forças produtivas *sociais* do trabalho e as condições desse desenvolvimento apresentam-se como *obra do capital*, **ante as quais não só o operário individual se conduz passivamente, mas que agem em oposição a ele.** ¹²⁸

A referência de toda a análise marxiana do processo de trabalho propriamente capitalista, por nós apresentada, sempre confronta o trabalhador individual com o trabalhador coletivo. Nestas análises o efetivo controle do capital está sempre referido ao trabalhador individual. Não deduz daí que o trabalhador coletivo esteja completamente dominado; isto representaria o “*fim da história*”. Ao se concentrar no capital o controle e coordenação das forças produtivas do trabalho social, quanto mais estas se desenvolvem maior é, portanto, o controle que se contrapõe ao trabalhador individualmente. Inversamente proporcional se torna a relação do indivíduo com sua classe, quanto mais socializado ele está, menor alternativa social ele possui, enquanto as condições de reprodução mantêm-se alienadas frente aos operários. Isoladamente a força de trabalho torna-se supérflua. A tendência vai cada vez mais no sentido de reduzi-los a “carcaça de tempo”. Esta passa a ser o valor de uso da força de trabalho. Esta tendência se efetiva em maior ou menor medida quando se analisa os processos de trabalho em unidades produtivas independentes, pois se analisadas em seu conjunto, talvez com algumas exceções, a partir do momento em que os operários são os responsáveis por reproduzirem todas as coisas “materiais” veremos que tomados como classe recompõe-se o seu saber-fazer “expropriado”. Quanto mais se desenvolve as forças produtivas do trabalho sob a égide do capital, mais ampla se torna a dimensão da luta entre capital e trabalho. Como resultado qualquer perspectiva de superação tem que, por parte dos operários, encontrar alternativas de organização e de perspectivas políticas a altura destes enfrentamentos.

128 Idem, p. 86 e 87 grifos em itálico do autor; grifos nossos.

Capítulo 2 - A construção da subsunção real do trabalho ao capital na indústria automobilística.

2.1 – A experiência da Volkswagen – a subsunção real do trabalho ao capital.

Caracterizamos o processo de reestruturação produtiva na fábrica da Volkswagen de São Bernardo do Campo iniciado durante a década de 1990 e que vem se desdobrando até nossos dias, como uma nova forma do capital subsumir o trabalho.

A implantação da plataforma PQ nessa fábrica constituiu mais uma das concretizações materiais das contínuas derrotas políticas sofridas pelos operários nesse período. Conseqüentemente promoveu transformações no processo de trabalho, constituindo-se também como um elemento fundamental do processo de subsunção real do trabalho ao capital.

Nosso esforço irá ao sentido de apreender tanto o significado como alguns traços históricos desse processo. Analisaremos algumas diretrizes das ações por parte do capital assim como do trabalho, pressupondo ambos como sujeitos, diferenciados por certo, das concretizações que foram sendo construídas.

Neste retrospecto histórico consideramos a experiência vivida pela Volkswagen juntamente com a Ford ainda na década de 1980, chamada *Autolatina*, um momento importante para o debate sobre as transformações pelas quais a planta da Volkswagen localizada em São Bernardo do Campo passou ao longo da década de 1990, fundamentalmente a partir de 1996, até nossos dias.¹²⁹

A experiência com a Autolatina foi, a nosso ver, o laboratório de uma estratégia que iria se firmar ao longo dos anos seguintes. Nela identificamos alguns pontos importantes que tomaram nova dimensão e com isto constituiu-se numa outra forma de produção, que viabilizava a proposta da companhia. Ou, noutras palavras, delineavam-se algumas tendências das estratégias que a Volkswagen do Brasil adotaria para a sua produção na década posterior.

129 É importante ressaltar que procuraremos focalizar apenas as mudanças que houveram na fábrica da Volkswagen e por isso não nos referiremos à fábrica da Ford, a não ser, quando for importante para compreender a Volkswagen.

A partir de 1987 iniciou-se a “fusão” entre as fábricas da Ford e da Volkswagen formando uma nova empresa, a Autolatina.¹³⁰ A visão comum sobre as razões que levaram a associação entre a Volkswagen e a Ford no Brasil, era de que possibilitava uma certa “... racionalização nos custos operacionais e uma economia de escala nos recursos humanos e materiais...”¹³¹.

Tal “racionalização” representou, a nosso ver, uma reorganização no processo de trabalho. Foi o resultado de uma “cooperação simples”. No trecho de uma entrevista com um gerente da Ford, realizada por Blass, aparecem os pontos fundamentais da política comum às duas empresas frente às situações econômicas da época. Nesta afirmou que:

[...] o mercado esteve deprimido na década de 80, não havia perspectivas de aumento do faturamento ou de lucratividade, não se conseguia aumentar o mercado consumidor ... Essa situação trouxe prejuízos para a Ford e para a Volkswagen e, assim, surge, inicialmente, a idéia de alguma cooperação no nível técnico, de suprimentos [...] na medida em que avançavam as discussões, foram identificadas mais e mais áreas com potencial para economia e eficiência. Um maior poder de barganha com fornecedores, ganhos na produção de escala com volumes muito maiores do que as produções individuais. Com o mercado praticamente fechado às importações e que não era muito exigente por novidades, por modelos mais modernos ... Nós nos juntamos, reduzimos o volume de pessoal porque vamos precisar de menos gente pra fabricar os produtos aqui e na Argentina; usamos a economia de escala nas compras (porque) o poder de barganha é muito maior, não vamos estar comprando para mil unidades, mas para 2.500 unidades por dia; e não havia nem da parte da Volkswagen (matriz) nem da parte da Ford (matriz) nenhum interesse de grandes investimentos, naquele momento, no Brasil e Argentina...¹³²

Esta opção da fábrica estava em acordo com duas condições: um mercado interno protegido, e nenhum interesse das matrizes das duas empresas em investir em sua planta no Brasil e na Argentina.¹³³

Indicava-se com estas propostas, uma alteração na escala da produção. Cada fábrica realizaria os seus planejamentos em harmonia com as outras. Além do aumento quantitativo dos volumes de produção, a mudança necessária em

130 BLASS. Leila Maria da Silva, *De volta ao futuro*, p. 41.

131 Idem, p. 83.

132 Idem, p. 45 e 46. grifos nossos.

133 Segundo a autora, “com a Autolatina, essas empresas pretendiam também alçar vôos na competição internacional, beneficiando-se dos incentivos governamentais sistematizados no Programa Beflex. Este programa previa a redução tributária em vista da importação de máquinas, equipamentos e

reorganizar o processo de trabalho, não em sua fase de execução na fabricação do automóvel, mas no seu entorno, na parte de transportes e de comunicação entre as empresas. Esta cooperação ou na linguagem empresarial, fusão¹³⁴, foi uma importante experiência.

Com o passar dos anos, **algumas plataformas e subsistemas** como, por exemplo, os motores, as partes do chassi e do câmbio **eram compartilhados pelas duas empresas**, permitindo o lançamento dos ‘**carros híbridos**’ como, por exemplo, a dupla Apollo-Verona, a mais conhecida dentre todos eles. A família Santana – os modelos Quantum, Versailles e Royale, o novo Escort e as novas versões do Verona, Logus e Pointer são também ‘híbridos’ porque eram projetados na Ford, a partir do modelo Escort, tendo componentes dos carros da Volkswagen.¹³⁵ [Segundo um entrevistado de Blass] [...] os produtos Ford se desenvolveram em versões Volkswagen, então o negócio do Apollo que era uma versão do Verona, do Pointer e do Logus, com um pouco mais de diferenciação estética, eram e são versões do Escort, a mesma coisa dos produtos Volkswagen para a Ford, a Santana com a versão Ford que é Versailles.¹³⁶

A importância dessa experiência dos carros híbridos está no compartilhamento dos processos de produção e no uso comum de diversos componentes como podemos observar nas citações; estruturalmente os veículos eram os mesmos sofrendo apenas alterações epidérmicas. A economia de escala representou produzir grande quantidade de produtos estruturalmente semelhantes, porém com uma aparência nova. O processo passou

[...] quase despercebido no chão de fábrica. A organização da produção pouco se altera com essas mudanças porque apenas algumas plataformas para montagem de carros são compartilhadas. Por isso, comenta um entrevistado, quando indagado sobre a formação e dissolução da Autolatina: *o que mudou na linha de montagem da Ford, na fábrica de Taboão e na linha de montagem da Volks, na Anchieta, quanto fundiu? Absolutamente nada. Essa aqui continua montando o veículo e aquele continua montando veículo.*¹³⁷

Se as execuções das tarefas no “chão de fábrica” não se alteraram, isto não significa que tenha ocorrido uma fundamental mudança no **processo de trabalho**

matéria prima e isenção no pagamento de impostos (ICM e IPI) dos produtos para exportação em troca da realização de um determinado volume de exportações” Idem, p.48

134 Idem, p.41.

135 Idem, p.50 e 51, grifos nossos.

136 Idem p.50.

137 Idem, p.64 e 65, grifos da autora.

como um todo. A linha de montagem a partir do uso do carro híbrido teve seu uso maximizado. Por outro lado, mesmo a linha de montagem constituindo uma fase importantíssima do processo de produção, não representa a totalidade dele. E deste ponto de vista da totalidade do processo de produção houve um ganho significativo. A concepção do produto e toda a logística envolvida no processo fazem parte integrante do processo produtivo. Só em compartilhar a montagem de veículos, economiza-se em transporte, ganha-se em escala de produção, simplifica-se a logística, e tudo isto **padronizando-se a produção**. Produziam-se carros semelhantes em plataformas distintas.

O tempo médio de elaboração de um novo produto girava em torno de 4 ou 5 anos; era o que uma empresa necessitava para lançar um novo automóvel desde a sua concepção até a adequação dos processos produtivos¹³⁸. Realizando apenas algumas alterações “cosméticas” permitiu a cada uma, o lançamento de um carro comercialmente novo com grande economia de tempo.¹³⁹

Tal “racionalização” dos custos que consistiam na principal estratégia, circunscrevia-se a algumas empresas da América do Sul, fundamentalmente Brasil e Argentina, cuja produção voltava-se em grande medida para o mercado interno. Podemos caracterizar assim como uma estratégia doméstica, pois os carros produzidos pela fábrica eram basicamente desenvolvidos aqui no Brasil e/ou destinava-se, em grande parte, ao mercado nacional.

Estas estratégias decorriam também da peculiar característica da Volkswagen do Brasil. Marcada pelo período da política de substituição de importações do governo Juscelino Kubitschek, sempre procurava abastecer o mercado interno. De tal sorte, a unidade da planta de São Bernardo do Campo foi construída para ser um

138 Além da linha de montagem e da organização do processo produtivo, temos a presença em outra parte da fábrica de um indicador da tendência geral que se desenhava. Os procedimentos administrativos, baseados numa rígida padronização quanto ao método de registrar as informações entre os vários setores de uma empresa, caracterizavam o cotidiano na Ford e passaram a ser utilizados pela Volkswagen. Segundo reconhecia um gerente desta empresa, entrevistado por Blass, a estrutura administrativa na Ford é muito mais bem montada, pois “[...] tudo era padronizado. E na Autolatina também passou a ser (...) Por exemplo, o título de um relatório deve ser escrito com um tipo de letra com tanto de espaço no lado direito, tipo de fonte, etc. ... Os relatórios gerenciais de finanças são todos iguais. O pessoal se acostuma com a padronização e facilita muito a vida. Na Volkswagen tudo era bagunçado, cada um fazia de uma forma, não tinha padrões”. BLASS, Leila Maria da Silva, *De volta ao futuro*, p. 68 grifos da autora.

139 A Ford, por acordo, mantém a preferência pela produção de carros médios e grandes, enquanto a Volkswagen pelos pequenos. Nesta medida, o período da Autolatina não alterou a segmentação do mercado compartilhada por essas empresas desde final dos anos 60. O modelo do Gol AB9, um carro pequeno e popular, projetado no centro de desenvolvimento tecnológico instalado na fábrica Volkswagen/Anchieta, é o único lançamento da época Autolatina. Por isso, constata um entrevistado, a [.] Autolatina durou sete anos e não teve produto. Foi um casamento que não gerou filhos. Os produtos eram oriundos de plataformas de uma e de outra empresa com algumas adaptações. Não houve um produto, não houve identidade Autolatina (19/11/1996).” Idem, p.51 e 52 - grifos da autora.

parque com diversos ramos industriais e de serviços, todos de responsabilidade da empresa.¹⁴⁰

A Volkswagen do Brasil está articulada [...] às empresas nacionais, preservando uma certa autonomia em relação às decisões da matriz, principalmente quanto ao desenvolvimento de produtos. A construção e a manutenção de um centro de desenvolvimento tecnológico na área da carroçaria e submontagem, que funciona nas dependências da fábrica Anchieta, ilustram esse aspecto. Os projetos do carro Brasília e todos os modelos da família Gol (BX) foram feitos nesse centro. Os carros híbridos vendidos com a marca Volkswagen – Logus e Pointer – foram projetados e parcialmente desenvolvidos nesse centro, bem como o remodelamento do Santana. O Gol AB9, lançado em 1993, pode ser considerado, portanto, um projeto brasileiro. Os carros VW correspondem à concepção de um carro nacional e não propriamente mundial, como se observa na Fiat e na Ford.¹⁴¹

Foi justamente o complexo produtivo inaugurado em 1957, pelo então presidente da república Juscelino Kubitschek conhecido como *Cidade Volkswagen*, que a partir da década de 1990 foi sendo desconstruído. O desenrolar desta transformação é o que caracteriza uma nova forma de subsumir os trabalhadores. A construção da *Nova Volkswagen*, assim denominada pela própria empresa, estabelece um tipo distinto de exploração e dependência dos operários ao capital.

2. 2 - As diretrizes da política fabril.

As diretrizes das novas concepções produtivas tinham na matriz a sua direção. Procuravam montar um sistema produtivo que permitisse ao grupo maior mobilidade e amplitude de investimentos, noutras palavras, que construísse condições materiais que dessem ao capital maior liberdade em dimensões mundiais. Este novo patamar de ação construía um maior poder de pressão e de ação sobre os trabalhadores, também em níveis mundiais.

Através desta direção, a subsunção atingiria não só o operário individualmente, mas o trabalhador coletivo, não só de uma unidade produtiva, mas

¹⁴⁰ A Volkswagen mantém, na Autolatina, as instalações para desenvolvimento de projetos, porque a Ford nunca atuou nessa área. Assim, as seções da ferramentaria e de moldes tem graus diferentes de importância, nas duas empresas. O mesmo acontece com a manutenção. Os cunhos de prensa do Escort/Ford foram importados do Japão, enquanto a Volkswagen exportava ferramentas para suas filiais instaladas em outros países. Algumas das máquinas usadas na submontagem dos carros Volkswagen foram construídas na própria empresa, como, por exemplo, o multissoldador 'jumbo', da montagem do Santana e Voyage. Salerno, apud BLASS. Leila Maria da Silva, *De volta ao futuro*, p. 54.

em território nacional e internacional. Na formação do modo especificamente capitalista com a manufatura e mais propriamente com a grande indústria o capital colocou sob seu controle um conjunto de operários que estavam reunidos na oficina. Ao reuni-los estabeleceu a cooperação entre eles impulsionando o nascimento do trabalho social. A unidade do processo de trabalho, sua direção, orientação etc., concentrava-se na figura do capitalista individual, que por sua vez, constituía a personificação do capital em uma dimensão restrita, muitas vezes referente aquela fábrica ou, se muito, num conjunto restrito de fábricas. O trabalhador coletivo de uma unidade produtiva confrontava-se, portanto, com um capital de ação restrita. Temos, no final do século XX, uma configuração da luta de classes completamente distinta, o trabalhador coletivo de uma unidade produtiva se confronta efetivamente com um capital que possui dimensões gigantescas e ação mundial. Não se trata daquela situação do século XIX da unidade produtiva, ou mesmo, no caso brasileiro, de meados do século XX em diante, das multinacionais. Hoje o capital tem um poder transnacional. Cada operário coletivo das unidades produtivas confronta-se com o capital global da empresa e não mais com a sua unidade ou com o grupo ao qual a empresa pertencia em âmbito nacional.

Para que o capital adquirisse esta possibilidade de ação mundial construiu condições materiais que correspondessem a estes impulsos. Além da necessária “revolução nas condições gerais do **processo de produção social**, isto é, **nos meios de comunicação e transporte**” ¹⁴², promoveu transformações nas próprias condições do processo de trabalho.

Algumas matérias de jornais apresentaram entrevistas com os principais executivos do grupo Volkswagen que nos permitiram perceber como o capital impulsionou a construção de novos métodos de trabalho. No *Jornal do Brasil* de 1996, o então presidente mundial do grupo, Ferdinand Piëch declarava que o projeto seria transformar a Volkswagen “a fabricante de carros menos eficiente da Europa na mais eficiente”.¹⁴³ A estratégia mais importante neste sentido, em termos de engenharia de produção, consistia em ‘**racionalizar as plataformas**’; depois viria ‘o benefício dos volumes’. De tal modo optariam por “**economias de escala**, pela

141 Idem, p. 53 e 54.

142 MARX, K., *O Capital*, p. 13 e 14 volume II.

143 Gazeta Mercantil, 7 e 8 de Setembro de 1996 p.C/1.

fabricação de **grandes quantidades** de **veículos similares**” o que reduziria o gasto com componentes.

[...] o novo carro médio Passat, de padrão superior, lançado há alguns dias, já tem muito em comum com o Audi A4, de grande sucesso, um modelo executivo pequeno, produzido em fins de 1994 com base na nova estratégia. Embora externamente seja muito diferente, os dois tem o mesmo tipo de motor, breques e centenas de componentes menores. ‘Cerca de 90% das coisas que não são perceptíveis são as mesmas. Os 10% remanescentes, que definem o perfil do carro, são distintos’, afirma Piëch. ‘Ambos parecem completamente diferentes’.¹⁴⁴

Diferente da estratégia da fábrica quando se associou a Ford construindo a Autolatina, não se tratava mais de compartilhar produtos com outra montadora, mas sim projetos do próprio grupo. As dimensões também se tornaram mais amplas. A opção não foi “doméstica” ou “nacional”, mas de alcance mundial. O meio de efetivar estes planos foi projetar plataformas padronizadas, cuja produção fosse estandardizada, o que ficou conhecido por *carros mundiais*. O que noutras palavras quer dizer, produtos estruturalmente parecidos ou iguais, apenas com alterações no perfil, ou nas partes visíveis do automóvel e que possam compartilhar muitos de seus componentes.

Esta reorganização não visava somente um “desenvolvimento” das forças produtivas do trabalho, mas construir as “forças produtivas do capital” contra o trabalho.

[...] uma chave para o sucesso desse estilo poderá ser a **maior concorrência** que Piëch introduziu entre as marcas e fábricas da VW. No ano passado, o grupo surpreendeu seus trabalhadores da Alemanha ao comercializar uma versão de quatro portas do Polo, chamada de Polo Classic. Ela é na verdade uma versão ligeiramente modificada do espanhol Seat Cordoba e vendida na Alemanha como um VW. Tal rivalidade alcançará maiores proporções quando novas fábricas de motores e automóveis da VW na ex-Alemanha Oriental entrarem em produção. As novas fábricas em Mosel e Chemnitz, no centro de uma recente disputa entre o governo europeu e o governo do estado da Saxônia sobre subsídios de investimentos, produzirá quase os mesmos carros e motores das antigas fábricas alemãs da VW. Os salários e as condições, entretanto, serão ‘consideravelmente mais baixos’ do que em Wolfsburg.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ Idem.

Um dirigente sindical apresenta com bastante clareza as reais intenções do grupo neste processo de reestruturação.

Com relação a capacidade de produção, ela fez a opção de aumentar a sua capacidade de produção, e se isso fosse de fato justificativa, né, já que ela diz, que isso serve para o Brasil, serve para a Volkswagen do mundo inteiro, eu não vejo, razão, então lógica, para montar uma planta na Rússia, e outra na Índia, que eles estão dizendo que vão montar agora. Vão gastar 400 milhões de euros na Rússia, e 300 milhões de euros na Índia, para aumentar a sua capacidade de produção em 300 mil carros ao ano, 150 mil carros em cada planta. Então que justificativa é essa de excesso de capacidade? Estão dizendo que hoje 20000 mil trabalhadores da Alemanha, são excedentes. Não tem o que produzir. Então vai montar uma fábrica na Rússia pra que? A fábrica da Rússia, tem um sentido, pressionar ainda mais os trabalhadores alemães a abrir mão de direitos agora. Depois ela vai ter um outro sentido, que é pressionar os trabalhadores hoje do leste europeu, porque lá os salários e as condições de trabalho serão piores do que antes, do leste europeu, do que República Tcheca, do que Polônia. A da Índia a mesma coisa. Então é abrir novas plantas aonde possa pressionar os trabalhadores das mais antigas, se entendeu? A aceitar concessões que jamais aceitariam, né! Então essas são as estratégias, não é estratégia para agora, é estratégia para daqui a dez anos, para daqui a 15.¹⁴⁶

Acirrar a concorrência entre as “marcas” e as “fábricas do grupo Volkswagen” pode ser traduzido, como maior liberdade do capital. Algumas questões estavam envolvidas, primeiro, o capital coordena a cooperação do trabalho da seguinte forma: alguns técnicos, engenheiros, trabalhadores qualificados e não qualificados são responsáveis por desenvolver um novo sistema de trabalho e uma nova linha de produção.

A partir de um entendimento de como se deu os primeiros passos do funcionamento da plataforma PQ, compreendemos que aqueles trabalhadores, ditos não-qualificados, forneceram valiosas “sugestões” no processo. Para subsumir um conjunto de operários, o capital coordena o trabalho de outro conjunto de trabalhadores e os fazem cooperar independente da vontade destes. O primeiro passo foi estabelecer esta cooperação para alterar as condições de trabalho. Dadas estas condições o processo deixa de ser de cooperação entre os trabalhadores e passa a ser de “concorrência”. Esta é uma prática que pode ser realizada no interior de um país ou entre países diferentes. O *Mercado Comum Europeu*, por exemplo,

¹⁴⁶ Entrevista com operário 2 em 20/07/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

propicia, em dimensões continentais, esta estratégia da fábrica. E esta disputa não se efetiva somente em termos de mercado de produtos, mas também no mercado de força de trabalho.

A padronização dos processos e dos produtos em diferentes regiões e países amplia a escala dessa concorrência e dá ao capital, possibilidades materiais efetivas. A sua mobilidade em dimensão abstrata, na forma dinheiro, depende da sua dimensão concreta, material, de processos de produção, que permitiu esta possibilidade. Precisou também de existir uma relação inversamente proporcional entre capital e trabalho; que o capital tenha um raio de ação mundial, e o trabalho, um raio de ação corporativo, ou mesmo neocorporativo, mas que seja o mais restrito possível, seja nacional, regional, ou até circunscrito a cada fábrica.

Plataformas universais podem trazer ainda outros instrumentos de poder político-econômico à empresa, como reduzir o número de plataformas e, por conseguinte, o número de operários e assim produzir automóveis em localidades muito distantes, direcionando os investimentos para onde houver, no momento, condições mais favoráveis à acumulação.

Este processo de produção traz estas possibilidades porque além da etapa desenvolvimento do produto ser única e não se direcionando a um só país, ele pode ser facilmente adaptado a qualquer lugar do mundo onde existam estas plataformas. A redução de lançamento do veículo, o menor custo com força de trabalho, os ganhos com a escala de produção, a versatilidade de produzir em várias plantas num mesmo ou em vários países, compunham algumas das tendências que o grupo Volkswagen almejava.¹⁴⁷

No entanto a política da companhia levava em consideração as diferenças regionais e nacionais para estabelecer as suas estratégias; a relação com a classe operária no país sede, a Alemanha, e nas filiais estrangeiras lhes indicavam alternativas distintas.

Na Alemanha em 1994, diante do que seria um excedente de trabalhadores na planta de Wolfsburg que contava com 50 mil trabalhadores, foi introduzida a

¹⁴⁷ Na década de 2000 o projeto traria seus frutos. "O Fox, o automóvel de pequeno porte da Volkswagen, gerará lucros na primeira geração do modelo devido aos baixos custos de produção, disse o principal executivo da empresa, Bernd Pischetsrieder. A Volkswagen, maior montadora da Europa, produz o Fox no Brasil, onde a fabricação de automóveis é "muito mais barata" do que na Alemanha e há capacidade para montar 200 mil unidades anuais, disse Pischetsrieder em entrevista. /.../ A primeira geração da maioria dos automóveis, cujo projeto geralmente dura de sete a oito anos, normalmente não gera lucros para as montadoras devido à dimensão dos gastos de desenvolvimento e de design dos carros. O Fox compartilha componentes com outros automóveis pequenos da Volkswagen, como o Lupo e o Polo, o que ajudou a manter os custos do projeto em um nível baixo, disse Pischetsrieder." Folha de São Paulo, 06/04/2005, p. B-10 Caderno Dinheiro.

semana de quatro dias, mecanismo que reduz na mesma proporção tempo de trabalho e salários. Apesar de concordar com essa alternativa, os sindicatos não aceitavam as demissões voluntárias. A redução de “custos” além de reduzir quantidade de operários ainda visava diminuir os gastos com salários. Flexibilizar é o conceito mais utilizado para expressar essas práticas.¹⁴⁸ Por outro lado, enquanto em Wolfsburg prevalecia a produção própria, no exterior se tinha mais terceirização. Além disso, “... as subsidiárias da VW no exterior” seriam “usadas para testar novos carros e técnicas de produção” o que desse certo seria, segundo o presidente do grupo, Ferdinand Piech, ‘transferido para as outras fábricas’ ”.¹⁴⁹

Pode-se inferir dessa estratégia, que os baixos “custos” com força de trabalho - não tomados isoladamente - quando somadas à regiões onde existem trabalhos qualificados, condições de infraestrutura, uma acumulação de capital já estabelecida, um potencial mercado interno para consumir estes produtos, entre outras coisas, podem ser fatores compensadores para as empresas.

Não casualmente em 1996 estavam sendo construídas “novas fábricas no Brasil e na República Checa [que transferiam] trabalho do pessoal de linha de montagem para fornecedores de componentes mais baratos”, que corroboravam com as análises do representante sindical. No Brasil a experiência foi o consórcio modular em Resende, no Estado do Rio de Janeiro, com a fábrica de caminhões, na época a única que o grupo possuía no mundo para produzir este tipo de veículo e a primeira a utilizar-se desta nova concepção de produção.¹⁵⁰ Este projeto-piloto seria uma referência para a construção de uma nova fábrica na planta Anchieta, uma fábrica no Estado do Paraná na cidade de São José dos Pinhais e também na fábrica de motores em São Carlos no interior do Estado de São Paulo.

2.3 - As diretrizes das políticas da Volkswagen no Brasil para construir outro patamar de subsunção do trabalho.

Até o momento pudemos traçar algumas das diretrizes anunciadas pelo presidente mundial da companhia e compreender que os operários, com a

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ Gazeta Mercantil, 7 e 8 de Setembro de 1996 p.C/1, Revista Exame; 16 de Julho de 1997 p. 29

efetivação de tais políticas, subsumiram ao capital em escala global. Cabe-nos agora perquirir sobre alguns dos passos seguidos pela Volkswagen do Brasil em meados da década de 1990 para darmos mais um passo na compreensão do processo que submeteu os operários a outras formas de subsunção.

Na linguagem empresarial, as transformações no processo de trabalho apareciam como necessidade de modernização. Na revista *Exame* ao analisarem a gestão de Pierre-Alain De Smedt então presidente da Volkswagen do Brasil, a caracterizaram fundamentalmente por duas questões: por ser um financista, cabendo a ele desfazer a parceria com a Ford, por ter estabelecido como prioridade na época investimentos em novas fábricas, e por apostar no aumento da capacidade de produção, ao invés de apoiar novos produtos, como vinham fazendo outras montadoras.¹⁵¹

Para aumentar a capacidade de produção, atuaram em várias frentes. Ainda segundo a revista, uma delas se deu na unidade produtora de automóveis no interior de SP, na cidade de Taubaté que produzia os novos modelos do Gol, lançado em 1994, e da Parati, a qual recebera cerca de 120 robôs para a produção desses veículos. O total de investimentos da empresa em todas essas operações chegou a 700 milhões de dólares. Segundo a revista a conclusão era “obvia”: “sem um aumento na capacidade de produção, dificilmente a Volkswagen conseguirá manter a liderança do mercado de automóveis brasileiro.”¹⁵²

O sistema produtivo também foi alvo de investimentos de tecnologias que promoviam reduzir o tempo de concepção do produto e do intercâmbio mundial destas inovações.

O outro ponto tecnológico da montadora é o uso intensivo do sistema CAD-CAM-CAE-CAI. Segundo Boschetti, esse processo proporcionou ganhos em qualidade nas simulações de sistema de material, design e desenvolvimento de superfície de veículos. ‘O Gol antigo foi desenvolvido em 68 meses. Com o CAD-CAM-CAE-CAI, projetou-se o novo Gol em 36 meses’, afirmou. Além disso a tecnologia permite a troca de desenhos em duas dimensões entre a Volkswagen do Brasil e a da Alemanha, visando a produção de carros globais com plataformas comuns.¹⁵³

151 Com o fim da Autolatina em 1994 a fábrica da Ford tinha o compromisso em continuar produzindo motores para a Volks até o ano de 1996. Neste mesmo ano no mês de outubro, esta inauguraria a fábrica de motores em São Carlos e a fábrica de caminhões em Resende, no mês de novembro. Ver Revista Exame, 16 de Julho de 1997 p.28; BLASS. Leila Maria da Silva, *De Volta ao futuro*.p.81.

152 Revista Exame, 16 de Julho de 1997 p.28 e 29.

Este tipo de tecnologia permite que se realize com maior rapidez alterações no produto além de guardar um aspecto fundamental, qual seja, a facilidade de enviar para a matriz, via *on line*, todas as modificações. Tais tecnologias permitem ao capital transmitir informações conforme a sua lógica, num tempo que vai ao encontro das suas necessidades de reprodução ampliada em escala global.

Alguns investimentos que já vinham sendo feitos desde o início de 1990 constituíam o leque de condições para garantir aquela mobilidade (controle e exploração sobre os operários), a qual havíamos indicado ser os objetivos do capital na Volkswagen.

A área de compras da Volkswagen também está totalmente informatizada. Hoje, as cotações para aquisição de peças e componentes são feitas eletronicamente. Segundo a empresa, o sistema permite fazer 10 mil consultas de preços com cerca de 500 fornecedores brasileiros e 90 do Mercosul. 'Uma cotação que demorava 80 dias é feita hoje em 15 dias', diz o diretor de tecnologia da informação, Carlos Roberto Boschetti.¹⁵⁴

No mesmo jornal apresentaram-se maiores informações a respeito dos investimentos realizados pela empresa

[...] a principal novidade tecnológica da empresa é a Vsat, que estará sendo inaugurada até setembro desse ano. O sistema é uma rede privada de comunicação via satélite para transmitir voz, dados e imagens que interligará as fábricas, concessionárias, escritórios regionais de vendas, filiais do Banco e do Grupo Financeiro Volkswagen, Assobrav (associação Brasileira dos Distribuidores VW) e Acav (Associação Brasileira de Distribuidores VW de Caminhões e Ônibus), em um total de 900 pontos em todo o país.¹⁵⁵

Essas ferramentas permitiram ao capital adensar o espaço. Mesmo num raio de atuação muito mais ampliado realizaram-se transações com maior agilidade, do que anteriormente num espaço mais restrito. Quanto mais desenvolvidos os meios de comunicação, neste sentido, tanto mais fácil se torna ao capital articular e coordenar as várias etapas do processo produtivo, mesmo que elas se encontrem geograficamente mais dispersas. Aproximou com isso todos os segmentos, filiais, fornecedores, distribuidores, permitindo ao capital central, a montadora, ter maior

153 Diário do Grande ABC, Caderno Informática, 17 de Junho de 1997 p. 3.

154 Idem.

155 Idem.

poder de controle sobre a cooperação do trabalho na esfera produtiva, na circulação e realização do produto. Foi a partir destas tecnologias que tornou mais eficiente o processo de “desmonte” da velha *Cidade Volkswagen*, tal como era conhecida a fábrica na Anchieta.¹⁵⁶

A planta da Volkswagen construída em São Bernardo do Campo possuía a característica comum a época no ramo automobilístico, a comumente denominada verticalização. Isto quer dizer que um conjunto muito grande de vários processos produtivos concentra-se no mesmo complexo produtivo. Processos siderúrgicos, como o caso da fundição, de estofados, na montagem dos bancos e do teto, serviços de segurança, limpeza, estocagem, centro de distribuição, usinagem, alimentação, logística, transporte de pessoas, jardinagem, enfim um agregado de ramos produtivos, de diversos tipos, estavam concentrados na mesma planta e continha cada um sua particularidade em termos de processo de trabalho. Segundo um entrevistado neste processo

[...] teve algumas mudanças estruturais, porque a fábrica, antes a Volks, você vê como foi fechando a coisa, aquilo era uma cidade, lá dentro tinha semáforo, tinha igreja, banca de jornal, tinha quiosque, que foi tirado, acabaram com tudo, os pátios externos de ônibus acabaram, transporte interno, ônibus interno acabou, alimentação também foi terceirizada, a alimentação era feita por trabalhadores Volkswagen até 2001, foi terceirizado.¹⁵⁷

A unidade do ABC não era somente uma cidade do ponto de vista da concentração da produção e dos serviços. Agregava e ainda agrega outras funções além de produzir automóveis. Segundo depoimento de outro operário

[...] levando em consideração o seguinte, a Anchieta não é somente uma fábrica só de carro. Ela administra o restante, ela é responsável por todo o mercado que a Volkswagen tem na América Latina como um todo. Em tão toda a parte administrativa, toda a parte de logística de mercado, toda a parte de engenharia, de concepção de produto, de construção de produto, e também de execução daquilo que foi planejado, está na Anchieta, se concentra aqui. Nós temos aqui uma engenharia que é a segunda maior do grupo Volkswagen, só perde

156 Estas noções de adensamento do processo produtivo foi um paralelo que fizemos deste trecho do *Capital*: “Assim como para a divisão do trabalho dentro da manufatura certo número de trabalhadores utilizados simultaneamente constitui o pressuposto material, este é para a divisão do trabalho dentro da sociedade a grandeza da população e sua densidade, que ocupa aqui o lugar da aglomeração na mesma oficina. Essa densidade no entanto é algo relativo. Um país de povoamento relativamente esparso com meios de comunicação desenvolvidos possui um povoamento mais denso do que um país mais povoado com meios de comunicação menos desenvolvidos, e desse modo, por exemplo, os Estados setentrionais da União Americana são mais densamente povoados do que a Índia.” MARX, K, *O Capital*. p. 265, volume I.

157 Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

para a Matriz, isso em termos de gente, de capacidade, de potencial e também em capacidade de realização. Em realização nós estamos falando da Brasília, antiga Brasília, nós estamos falando do Gol, nós estamos falando do Fox, são projetos nacionais, desenvolvidos aqui, e que são os carros que sempre puxaram a Volkswagen, a Brasília antigamente, o Gol até hoje, e o Fox, como carro de entrada, que é o carro que consegue competir com os pequenos carros que estão aí colocados no mercado.¹⁵⁸

Até a década de 1980 na Volkswagen, o capital foi concentrando os trabalhadores e foi estabelecendo a cooperação entre eles num mesmo espaço geográfico. Desde os jardineiros, que eram funcionários da empresa, motoristas que levavam os carros até o pátio, seguranças, cozinheiros, faxineiros entre outros, juntamente com os setores ligados a produção do veículo, estavam sendo comandados pelo mesmo capital, num mesmo espaço. O processo de reestruturação ou, como compreendemos, do estabelecimento de outros modos de subsunção do trabalho, foi se alterando a forma de cooperação do trabalho.

Do ponto de vista do processo de trabalho, partes importantes da produção foram sendo externalizadas. Isso possui dimensões e formas distintas, porque se tem a transferência para outras empresas dos processos antes executados pela Volkswagen, trazendo estes fornecedores para os espaços que a empresa desocupou, ou para fábricas localizadas em outras cidades, e até no interior da própria empresa, dividindo o mesmo espaço com os funcionários dela.¹⁵⁹

Os investimentos para a fábrica de São Carlos somaram US\$ 250 milhões. No momento, cerca de 30% dos equipamentos da linha de usinagem já estão no local. A fábrica se destina à produção de motores EA111, para carros populares com motor 1.000cc, mas há capacidade para fabricar motores de até 1,4. Os itens desenvolvidos na fábrica serão 15% mais leves que o normal – serão quase todos feitos de alumínio para reduzir o peso. Com a inauguração da fábrica, em outubro, a Volks vai aumentar em 50% sua capacidade de produção.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Entrevista com operário 2 em 20/07/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

¹⁵⁹ Então muitas peças foram terceirizadas, normalmente são setores ou determinadas atividades que haviam um risco de ...eminente...risco de doenças do trabalho, periculosidade, insalubridade em grau alto, que a empresa além do custo de produção, ela tinha também a questão processual que a fábrica perdia, e não tinha jeito e a fábrica tinha que pagar adicional para aquelas pessoas, é o caso de galvânica que tinha lá dentro, alguns tratamentos térmicos, a fundição, que além de ser, de mexer com esta questão da calor, é uma área de muito risco de explosão, trabalhava-se com magnésio, então ela foi eliminando estas áreas e terceirizando e conseqüentemente ela também... peças que eram fundidas ali dentro, feito esses tratamentos, também um processo inteiro da peça acabou indo junto também, para algumas outras empresas, algumas empresas na região receberam estas peças, outras em outros estados também. Entrevista com operário 3 em 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

¹⁶⁰ Diário do Grande ABC – Caderno Economia, terça-feira, 16 de julho de 1996, p. 3.

A construção de outras unidades produtivas controladas pela própria Volks, como é o caso da fábrica de motores em São Carlos, constituía uma dessas formas de alterar o modo como a cooperação do trabalho realizando a produção em outra região, num outro espaço geográfico. Todo o sistema de comunicação possibilita articular esta rede de empresas.¹⁶¹

Na construção da plataforma PQ já estava previsto uma nova forma de organização do processo de trabalho e do processo de valorização, que se realizaria com a cooperação de operários controlados por capitais pertencentes a outras empresas. Pulverizaram-se não só espacialmente os operários, mas o controle sobre eles. Cada unidade produtiva fica sob responsabilidade de diferentes capitais. O trabalhador coletivo da Volkswagen tornou-se “dependente” do ponto de vista do processo de trabalho, de um outro conjunto de operários, que formam outros “trabalhadores coletivos”. O processo de trabalho continua sendo realizado pela cooperação entre os operários, mas a valorização do capital explora cada grupo em graus diferentes. Quando Marx analisou este processo de subsunção, a alternativa encontrada pelo capital havia sido de concentrar numa mesma oficina vários trabalhadores. Neste final de século XX e início do XXI, a forma encontrada foi, não dividir o trabalho, mas dividir o trabalhador coletivo¹⁶². E a articulação deste conjunto de trabalhadores coletivos está sob a responsabilidade do capital central, controlado pela montadora.

O projeto exige investimentos de R\$ 2 bilhões e deverá gerar, de início, pelo menos 350 novos empregos diretos nos fabricantes de autopeças que vão trabalhar diretamente na linha de produção do novo carro. Os sete fornecedores diretos instalados na planta – Faurecia, kautex-Textron; Quasar; Arvinmeritor; KMAB; Kroshu,

161 Uma entrevista do então presidente da Volkswagen do Brasil, Pierre-Alain De Smedt, ainda no ano de 1996, concedida à Gazeta Mercantil nos permite entender outros elementos que deram condições para a instalação de novas plantas e a importância dos custos com relação a logística existente aqui no Brasil. O ponto aqui é justamente o que possibilitou desmembrar “o esqueleto”, é o que falei de condições institucionais e técnicas, as tecnologias informáticas [...] ... a fábrica de São Carlos, no Estado de São Paulo. Vamos falar da famosa guerra fiscal. Sabemos todos que o Estado de São Paulo oferece muito menos incentivos hoje do que a maioria dos outros Estados brasileiros. Mesmo assim fizemos a nossa fábrica de motores em São Carlos. Por quê? Porque tem uma logística boa para fornecer às principais fábricas que vão usar o motor, que são em Taubaté e São Bernardo. E muito mais do que isso, nós conseguimos negociar, por iniciativa do governador (Mário Covas) e do Emerson Kapaz (secretário de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social), sistemas simplificados de faturamento entre fábricas, sistema de nota fiscal, etc. Simplificando muito a administração e o sistema logístico em geral, conseguimos diminuir bastante o custo, o que no final para nós foi mais importante do que os incentivos. Gazeta Mercantil – terça-feira, 10 de Dezembro de 1996, Caderno Empresas & Negócios.

162 A Volkswagen colocou à venda 347 mil metros quadrados de terrenos em São Bernardo desocupados no processo de reestruturação, iniciado em 97 e com conclusão prevista para 2003, para instalação da plataforma de produção da nova linha de veículos mundiais, o PQ24.” “O objetivo é vender parte dos terrenos para custear despesas: demolimos 30 galpões com área construída menor do que 5 mil m2. A remodelagem vai diminuir em 30% a ocupação de áreas produtivas, que somavam 1,1 milhão dos 2 milhões de m2 da área total”, informou [o gerente de engenharia Roberto Pinto].” Gazeta Mercantil, 15/05/2001, p.4.

Kromberg & Schubert; e Goodyear – estão em processo de instalação e fazem testes de equipamentos.¹⁶³

Anos mais tarde a tendência de transferir setores concentrados na fábrica da Anchieta continuaria sendo posto em prática, inclusive liberando espaço para a instalação de novas fábricas nos locais desocupados, confirmando o desmantelamento do antigo complexo produtivo, e de sua reconstrução noutros modos.

Agora é fato consumado. A Volkswagen finalizou a transferência de seu megacentro de distribuição de peças de São Bernardo para Vinhedo, na Região Metropolitana de Campinas. Embora a montadora assegure que os 600 funcionários da planta Anchieta tenham sido realocados e não perderam empregos, a transferência não deixa de ser negativa para o Grande ABC. Afinal, o centro responsável pelo fornecimento de peças de reposição para mais de 400 revendas autorizadas em todo o país é um negócio grandioso, cujo faturamento vai chegar a R\$ 620 milhões neste ano. ” /.../ “o centro de distribuição pomposamente chamado de Parts & Accessories Centre, gerou 650 empregos diretos ...” /.../ Com 132 mil metros quadrados, opera com mais de 65 mil itens de 530 fornecedores e registra 20 mil pedidos de despacho por dia. Cerca de 70 caminhões chegam diariamente com peças de fornecedores ou partem para entregas nas concessionárias e terminais portuários. São 72 docas de carregamento e capacidade para 140 contêineres. Em São Bernardo eram apenas nove docas. ‘O espaço 30% maior que o disponível em São Bernardo, e em piso único, tornou possível segregar as operações de automóveis e caminhões para conferir melhor tratamento a cada área, além de criar área exclusiva para exportações’, destaca Luc Billiet. Outra vantagem citada pelo executivo é que, em Vinhedo, o centro de distribuição já nasceu 100% controlado por código de barras, enquanto em São Bernardo esse índice era de apenas 15%.” ‘Aproveitamos a mudança para traçar um layout mais adequado às modernas práticas internacionais’, concluiu. Sobre a destinação dos 104 mil metros quadrados remanescentes na Ala 21 da planta Anchieta, Billiet responde com realismo e bom humor. ‘Estamos vendendo. Se algum dos senhores quiser comprar...’¹⁶⁴

A fragmentação do trabalhador coletivo almejava dar maior mobilidade ao capital, rearticulando as formas de utilização do espaço, criando novos espaços para, não só ampliar o fluxo de mercadorias, mas ao transferir setores inteiros da fábrica da Anchieta - formando uma unidade autônoma - “independentizar” este setor da articulação política que os operários do ABC, continuamente construíam.

¹⁶³ Diário do Grande ABC, 26/08/2001, p.5 Caderno de Economia.

¹⁶⁴ Diário do Grande ABC, sexta-feira, 13/08/2004, p.4 Caderno de Economia.

Uma outra tendência que esta planta seguiu, segundo a idéia propagada desde meados da década de 1990 pela empresa e pelos meios de comunicação, foi organizar-se conforme os moldes da fábrica de ônibus e caminhões em Resende, no sistema de “consórcio modular”.¹⁶⁵

Diferente desta, a montadora do ABC iria inicialmente trazer os fornecedores para o seu interior, como apresentamos acima no caso da instalação da nova plataforma que ocorrera entre 1999 e 2001. Na verdade este processo é mais bem denominado como *Condomínio Industrial*.¹⁶⁶

A transferência de alguns setores para empresas terceirizadas iria atingir, anos mais tarde, a instalação da PQ e setores internos da montagem dos veículos, como nos apresentaram alguns depoimentos de operários da fábrica.

A idéia desse sistema do consórcio modular, por exemplo, hoje, boa parte das terceirizações que houve na Volkswagen, você terceiriza a atividade tá certo e o fornecedor está externo a fábrica. Ai não ocorre o processo diretamente; a montagem daquele processo fica com a responsabilidade de ser trabalhador direto da Volkswagen. Então eles não querem mais isso. O que eles querem? Se é X que fornece então é X que vai vir montar. E a atividade que ficaria mais focada pelos trabalhadores diretos da Volkswagen seria a atividade de auditoria de controle de qualidade e algumas coisas mais estratégicas que você precisa ter o controle mais objetivo, fora disso você terceiriza tudo.¹⁶⁷

Não se tratava de simples transferências de atividades. A organização do processo produtivo, não só da montadora, mas do conjunto das unidades produtivas se submeteria a uma nova forma de organização do processo, conhecida como *just-in-time*. Por certo que os que defendem o *status quo* e fazem a apologia da perfeição funcional do sistema, não revelam a profundidade das repercussões sobre a vida dos trabalhadores que colocam em movimento todos estes aparatos produtivos. Vários aspectos das terceirizações puderam ser apontados nos depoimentos que tivemos de operários da fábrica.

165 CONSÓRCIO MODULAR – Ainda este ano, a Volks deve começar a adotar o sistema de consórcio modular na fábrica de São Bernardo. O anúncio foi feito Domingo pelo vice-presidente mundial da montadora, José Ignacio López de Arriortúa, durante visita às instalações da nova fábrica de motores que está sendo construída em São Carlos. Com esse sistema, idealizado por Arriortúa, a Volks vai construir seus modelos em parceria com fornecedores. Em São Bernardo, a entrada do consórcio já em 1996 deve dar-se em pequena quantidade, não na linha de montagem, apenas para produção de outros componentes. Segundo Arriortúa, o consórcio modular reduz os custos em 50% e melhora a qualidade da produção. Diário do Grande ABC – Caderno Economia, terça-feira, 16 de julho de 1996, p.3.

166 Basicamente o consórcio modular é um misto de terceirização com prestação de serviços. A empresa contratante, no caso a Volkswagen, além de transferir a produção de determinado componente à outra empresa, transfere a responsabilidade a terceirizada por levar o produto até a produção e montá-lo no veículo. O sistema de condomínio industrial é aquele no qual as empresas que fornecem os componentes instalam-se junto as dependências da fábrica que irá comprá-los, mas não tem a responsabilidade de montar o componente no veículo e sim entrega-lo no local onde se efetua a sua montagem.

[...] o fornecedor, o pé de mola já vem tudo feito dentro da Volkswagen. No início ficou difícil pra nós isso aí. Por que foi difícil? Porque a reclamação ia pro fornecedor, só que ele tinha produzido mais de 500 mil peças e mandou pra lá, no estoque deles. Hoje não trabalhamos mais com estoque, já por causa disso. Um lotezinho, pra não dificultar mais esse tipo de coisa, o que ela fez? Mandou um representante lá, entendeu?”. [...] A gente, por exemplo, quando troca uma peça tem a causa né, então você vai lá e opa, a causa acaba, o amortecedor com ruído, então se é a culpa do amortecedor pode ser, mas quem vai analisar é o fornecedor, não somos nós, sei que ele tem ruído então vamos trocar a peça; então ele tem que aparecer pra nós, porque eles só assumem aquela peça se ela realmente ela está com defeito. [...] Antigamente a gente mandava pra fábrica, agora tem um representante ali do lado e é só acionar ele e ele está ali. Aí por exemplo, tem o nosso representante também de pesquisa de defeito, a gente aciona ele também, outra coisa mais grave ainda é o acionamento de pessoal, nós temos um suporte né, às vezes a gente não pega o primeiro, é o segundo ou o terceiro e agente diz que a coisa tá pegando e a coisa vai mesmo assim, chama todo mundo e todo mundo fica ciente do que está acontecendo.¹⁶⁸

O segundo depoimento nos apresenta outro aspecto frente ao problema de atrasos com o fornecimento de peças:

[...] faz algum tempo que a gente não tem esse problema. A uns dois anos atrás aproximadamente, era mais freqüente a falta de peça de fornecedor. Não sei qual o motivo, mas vira e mexe estava com problema de falta de peça. E nessa falta de peça o que ela[a Volkswagen] fazia? Fazia remanejamento de pessoal. Quem tinha banco de horas em excesso mandava ficar em casa, quem não tinha banco de horas ela remanejava para a linha do Gol. E se fosse no Gol, remanejava para a linha do Polo. Então ela fazia remanejamento de pessoal, dava banco de horas para quem queria, por falta de peça, mas acho que aproximadamente para cá, isso diminuiu bastante.¹⁶⁹

Por mais desenvolvidos que estejam os sistemas de comunicação para articular o processo, como podemos entender do primeiro depoimento, é a presença de um representante da empresa no *lócus produtivo* que efetivamente irá tomar as decisões para “solucionar” os imprevistos. Todo o aparato tecnológico, para reduzir o tempo só tem funcionalidade quando os sujeitos que recebem as informações reagem no sentido de materializar as demandas. Daí a chamada jornada de trabalho flexível, perceptível no segundo depoimento, poderia ser traduzida por força de

¹⁶⁷ Entrevista com operário 5 em 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

¹⁶⁸ Entrevista com operário 6 em 18/07/2006 na cidade de São Paulo.

trabalho a disposição do capital, indispensável no processo. Por mais velozes que sejam as informações elas continuarão dependendo da velocidade dos braços, da agilidade da mente para fazer da potência, ato. Quando Marx considerava ser um furto do capital dominar todo o tempo de vida do operário estava falando da ampliação da jornada, do uso da força de trabalho de toda a família, mulheres e crianças. Aqui temos os operários disponíveis a qualquer horário, a qualquer dia, o tempo de vida dentro o fora do trabalho ao sabor da acumulação do capital, pagando o preço das “falhas” do sistema, sob os influxos do tempo do capital.

A diferença para as tradicionais relações que a empresa central mantinha com os seus fornecedores está no fato do sistema estar sincronizado. Os estoques funcionam como um regulador do tempo. Na medida em que uma fábrica trabalha com grandes estoques, o seu tempo de produção possui uma certa autonomia frente aos outros processos de trabalho das outras fábricas. No entanto, quando se estabeleceu a ferramenta *just-in-time*, cada unidade produtiva tem que estar sincronizada, produzindo somente a quantidade e no momento correto para a outra. Estabelece-se um tipo de cooperação entre o conjunto dos trabalhadores coletivos, no qual o capital necessita, para que o sistema funcione adequadamente, subsumir os operários a estes fluxos, o que significa dizer torná-los disponíveis, estarem na hora certa e no momento certo, ou noutras palavras, ter o tempo de suas vidas ao sabor da acumulação.

Evidente que a redução de custos com a precarização geral das condições de trabalho são pontos importantes desse histórico¹⁷⁰. Do ponto de vista da subsunção este aspecto “econômico” é importante quando pensamos no papel exercido frente à correlação de forças políticas entre as duas classes em disputa. E neste sentido as análises que alguns operários nos relataram nos permitiram compreender melhor os rumos que o capital vem tomando nessa montadora.

169 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 em Santo André.

170 Hoje eles já avançaram um pouco mais, já está entrando no esquema do consórcio modular mesmo. Eles vão levar o banco e montam o banco do carro. Isso na linha do Gol. A montagem de painel que era feita diretamente por trabalhadores da Volks, tem um tipo, não chega a ser o painel completamente, mas tem uma parte do painel, este fornecedor deixava o produto na linha e o trabalhador Volkswagen fazia a montagem, hoje, não ele não deixa só na linha, além de deixar só na linha ele faz a montagem. A gente estava falando na discussão que fizemos com trabalhadores, para o pessoal entender qual é a lógica que a fábrica está trabalhando. Essa lógica vem muito mais na experiência de Resende do que propriamente do referencial da linha do Polo. O trabalhador Volkswagen que fazia esse processo e montagem, tem um salário médio de \$15,00 reais por hora esse outro que está fazendo o mesmo serviço na mesma função, na mesma correria, no mesmo sufoco, nas mesmas condições, é \$1,39 por hora, é \$1,69 por hora, quando ganha muita coisa chega a \$2,20 por hora. Daí a gente tem a dimensão de qual é a pretensão dela. É um absurdo, é \$500,00 reais por mês para fazer o mesmo serviço”. Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

A discussão que nós estamos fazendo com os trabalhadores, é justamente esta, onde esta fábrica quer chegar. Se a gente entra no processo de negociação no nível que ela está colocando, mesma que a gente fala, não vai ser tudo do jeito que a fábrica quer, o prejuízo ainda assim, o prejuízo, político, social, vai ser muito grande. Primeiro que ela deixa de ter responsabilidade direto com aquele trabalhador, certo, e aí meu, você vai ter um monte de empresinha lá dentro, muito mais difícil para o processo de unidade de reação, como a gente vê pela experiência lá de Resende. **E assim, você não tem controle político do próprio processo. O controle político que antes a unidade dos trabalhadores resolvia, nesse processo para você construir uma unidade de fato entre esses vários trabalhadores, que esse é um grande problema que Resende enfrenta, você tem 500 [peões como funcionários da] Volkswagen; para os demais 1800 [que são terceirizados] os caras da Volks são elite, certo, aí oh, os caras da elite querem fazer greve. Eu vou fazer greve? Então você cria um processo de divisão ferrado, além de você não passar a ter todos como metalúrgicos. Então o cara que trabalha com a área de painel – é setor de plásticos – é químico, o outro que trabalha fazendo emborrachamento é dos borracheiros, e cada sindicato querendo pegar o seu filãozinho.**¹⁷¹

Com esta forma na organização do trabalho cria-se no mesmo local uma segmentação entre diferentes grupos de trabalhadores que cooperam. O que havíamos compreendido de que o capital dividia não o trabalho, mas o trabalhador coletivo ao externalizar partes do processo produtivo, agora ele o faz no interior do próprio processo produtivo. O estabelecimento de diferentes condições trabalhistas cria não um segmento entre trabalhadores qualificados e não qualificados como Marx apontava nas manufaturas, mas uma hierarquia, entre a “elite” e a “plebe”, os que são funcionários da Volkswagen e das terceirizadas. O elemento fundamental aqui expresso é a falta de controle político do processo de trabalho por parte dos trabalhadores.

Outros operários possuem uma compreensão que segue na mesma direção. Quando questionados sobre os efeitos que as transformações que a fábrica vinha promovendo sobre as novas plantas, em Resende, São Carlos e Curitiba, e se isto havia mudado a relação política entre eles e a fábrica, obtivemos as seguintes respostas:

[...] o que a fábrica hoje busca, é a **versatilidade total**. Se para uma, tudo que faz em uma e faz a outra ficar parada transfere para outra. E ela não tem isso ainda, igual eu falei, devido ao equipamento que tem na Anchieta, algumas coisas só faz na Anchieta. [...] É isso que

171 Idem.

ainda prende e **nos dá alguma força**, a partir do momento que em que tudo que você mexer encaixa, acabou, é por isso que eu falo que o cenário não é legal, a hora que a fábrica conseguir esta versatilidade total, a nossa paralisação que é a única arma que o trabalhador tem, ela vai ser inútil, a menos que seja num momento de grande demanda e que ela precisa de todas as plantas funcionando ao mesmo tempo, se for num momento de grande demanda isso vai funcionar, mas se não for num momento de grande demanda isso não funciona, porque como está tudo com 30, 40% de capacidade, ela coloca uma com 80% e a outra pára, pode parar a vontade.¹⁷²

A reflexão feita por outro operário se existia de fato a possibilidade de fechamento da fábrica¹⁷³, ameaça muitas vezes feita pelos representantes da fábrica para forçar os operários a aceitarem as propostas da empresa, ele argumentava o seguinte:

[...] em médio prazo não! Existe um fator que nos dá um certo fôlego em relação às outras plantas, que seria Curitiba e Taubaté, que é a auto-suficiência; a Anchieta é a única planta, que é auto-suficiente no Brasil, ou seja, se fechar as outras, essa consegue funcionar. Curitiba não consegue funcionar se fechar aqui. [...] Nós temos ferramentaria, coisa que lá não tem, então tudo o que é de ferramental é feito aqui, lá tem ferramentaria só de manutenção, mas para fazer, para confeccionar uma ferramenta lá não tem como. A estamparia de lá é pequena, talvez ela não consegue comportar tudo, a gente manda peça daqui pra lá também. Lá não tem motores, não tem produção de motor a gente tem. Está certo que a maioria está em São Carlos, mas se reativar novamente as linhas aqui você consegue ter motor aqui, você consegue ter câmbio aqui, lá não tem. E Taubaté não tem câmbio. São Carlos faz motor, câmbio é feito aqui. Então tudo o que é necessário para se produzir um veículo, a Anchieta tem, as outras sempre falta uma coisa ou outra. Então esse é o motivo que nos dá um pouco mais de fôlego em relação as outras plantas para um possível fechamento.¹⁷⁴

172 Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

173 "O centro de desenvolvimento e pesquisas da Volkswagen, em São Bernardo, vai receber US\$ 750 milhões em investimentos até o ano 2000. O anúncio foi feito ontem pelo vice-presidente de Assuntos Corporativos da montadora, Miguel Jorge. Único que a Volks possui fora da Alemanha, o centro ocupa uma área de 30 mil metros m² no centro da planta da via Anchieta e emprega 1 mil técnicos. 'A intenção inicial era gastar US\$ 600 milhões em pesquisas. O capital adicional mostra a importância que a matriz alemã dá ao Brasil', disse Miguel Jorge. O investimento anunciado ontem, que será destinado à compra de equipamentos e ao desenvolvimento de produtos, faz parte dos US\$ 2,5 bilhões que a montadora pretende colocar no Brasil em quatro anos. O centro de pesquisas em São Bernardo é o mais completo do hemisfério sul, segundo Miguel Jorge. Ele desenvolve produtos, pesquisa materiais, faz controle de poluição, testa equipamentos como freios e air-bags e realiza testes de impacto. 'É o único da Volks, fora da Alemanha, que tem capacidade de realizar todas as etapas do projeto de criação e homologação de um carro.' Além do país-sede, a Volks cria novos modelos só no Brasil." Diário do Grande ABC, 11 de julho de 1996.

174 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

Na fábrica/montadora de veículos¹⁷⁵ em nosso objeto de estudo, caso específico da Anchieta, não se trata da concentração na atividade principal, o chamado *core business*¹⁷⁶, a tendência que vem se concretizando foi de autonomizar os setores da produção que forneciam os insumos para a montagem do veículo. Em Resende, todo o processo de produção dos veículos, cada subconjunto dos ônibus e caminhões são produzidos e montados por empresas diferentes e todas coordenadas pela Volkswagen, enquanto seus funcionários são responsáveis por garantir a qualidade que ela estabelece. Na fábrica da Anchieta construída no sistema que marcou as indústrias Ford, verticalizada, concentrando uma diversidade de processos produtivos, ela vai desmembrando aquele agregado. E o faz de duas formas: terceirizando ou criando uma “unidade de negócios” controlados pelo próprio grupo, como foi o caso do Centro de Distribuição construído em Vinhedo. Os setores estratégicos como este Centro, a parte de desenvolvimento do produto e as propostas em criar uma unidade de negócios com a ferramentaria, formando uma outra empresa, ficam sob controle da própria Volkswagen.

De tal modo faz sentido o depoimento do operário de que perderam o controle político do processo. A formação de empresas autônomas permite aquela versatilidade a qual o outro operário se referia, pois na ferramentaria, por exemplo, se os operários da montadora entram em greve ou faz paralisações, os operários desta unidade de negócios podem não ter relação nenhuma com esta luta política, e, continuam prestando serviços as outras unidades de veículos que pertencem ao grupo. A premissa para o controle do capital foi reunir um grande conjunto de operários. Estes construíram através da atividade política, modos de organização para fazer frente à exploração. Estas organizações pressupunham, portanto, este sistema de trabalho que as precedeu, verticalizado e concentrado. Aquela perda de autonomia, da qual falava Marx, do trabalhador individual que vai cada vez mais

175 Então esse sistema modular existe um conceito semelhante já lá dentro que é o condomínio industrial, isso já existe, algumas empresas que fazem determinadas peças eles apenas fazem uma ou outra atividade ali dentro, agregam uma ou outra coisa e já é transportado para a linha de produção por exemplo nós temos lá a Arbo Meloty, que é uma multinacional americana que produz escapamentos e produz lá dentro, nós temos a Quasar que é uma metalúrgica nacional que produz algumas peças, que produz as pedaleiras dos carros ali dentro, ela monta a peça vem estampada e alguns componentes plásticos que é colocado, nós temos uma empresa de tanques de combustíveis que agrega mangueira, umas coisas lá dentro também que é plástico, é feito de plástico, vem de Guararema se não me engano. Tem, algumas empresas lá dentro, tem uma unidade de negócio Volkswagen, por exemplo a Tissin Club módulos automotivos, é uma unidade de negócios Volkswagen, a Volkswagen é acionista lá, 50%. Entrevista com operário 3 em 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

176 “o Lean Institute Brasil (LIB) é uma entidade sem fins lucrativos criada em 1999 e orientada a formar, entre as empresas brasileiras, o conceito de produção enxuta ou mentalidade enxuta. Ferro vê na unidade da GM em Gravataí (RS) ou da Volkswagen Caminhões em Resende (RJ) o modelo de produção que as indústrias automobilísticas devem seguir. As fábricas funcionam exclusivamente como linhas de montagem, sem produção indireta de componentes” Diário do Grande ABC, 25/11/2001, p.3 Caderno de Economia.

dependendo do trabalhador coletivo e, portanto, do capital, condição essa existente desde a montagem da fábrica/montadora no Brasil, vai sendo recomposta pela organização dos operários. O que a princípio constituía uma vantagem, reunir um grande conjunto de trabalhadores fazendo-os cooperar e dependerem do capital para a sua sobrevivência, o método de coerção para extrair mais-valia, com a luta operária põe-se como uma barreira ao aumento da exploração.

Todas estas iniciativas continuam, portanto, tendo a mesma lógica dos períodos analisados por Marx, qual seja, da ampliação da extração de mais-valia. E para ampliar na sua forma relativa, o capital impulsiona mudanças nos métodos e nos instrumentos de trabalho. Necessariamente isto implica desde a introdução até a contínua efetivação das potencialidades das novas bases materiais da produção, derrotar a classe operária e ir continuamente derrotando-a.

A autonomia a qual estamos nos referindo é da Volkswagen frente ao trabalhador coletivo do ABC, da sua fração metalúrgica. Por outro lado, a autonomia a qual o operário se refere é do processo de trabalho, sobre o qual os trabalhadores a partir do momento em que estão organizados, tem maior poder de controlar, uma vez que o tempo de produção depende senão inteiramente, em grande parte, do coletivo da fábrica. A Volkswagen nunca foi completamente autônoma, no sentido de produzir todos os componentes dos veículos. Quando trabalhava com estoques, o tempo que de sua duração era o período de autonomia da fábrica/montadora sobre o tempo de consumo produtivo daqueles insumos, a qual não dependeria do processo de produção das outras fábricas. No entanto quanto mais concentrado o processo e, na mesma proporção, quanto mais organizado os operários, mais possuíam o poder de controle do processo de trabalho como um todo. As transformações na organização do trabalho visaram reduzir este poder dos operários em controlar, mesmo que momentaneamente, o tempo do processo de produção. A liberdade do capital é a escravidão dos operários, a liberdade dos operários é o caminho para a eliminação do capital.

O “dom da ubiquidade” em fazer parte do produto ir sendo produzida ao mesmo tempo em lugares diferentes, aqui aparece não como a combinação de trabalhadores individuais numa oficina, mas de um conjunto de trabalhadores coletivos que foram fragmentados pelo capital e vão atacando o “objeto de trabalho espacialmente de vários lados” e complementamos, em vários espaços. Fazer o

trabalho cooperar nesses diferentes espaços constitui uma das bases para dar maior poder ao capital e torna-lo mais capaz na extração de mais-trabalho.¹⁷⁷

O capital não prescinde em subsumir o trabalhador individualmente, o que apenas apontaremos mais à frente, mas compreendemos, diante desse quadro, o trabalhador coletivo da Volkswagen estar subsumido, ficando mais dependente do tempo de trabalho de outros trabalhadores coletivos. A unidade do processo continua sendo dada pelo capital e ainda articula a cooperação maior de trabalhadores individualmente e do conjunto de trabalhadores coletivos. Esta subsunção dos trabalhadores é mediada por outros capitais. Numa metáfora, como uma relação de vassalo e suserano, no qual o suserano concede o direito ao vassalo em explorar aqueles operários, que não lhe “pertencem” mas os quais ele usa. O vassalo “deve” alguns favores ao suserano, garantir o máximo de exploração sobre os operários garantindo também o controle sobre eles.

A mobilidade do processo de produção na fábrica já alcançou graus bastante elevados se comparado ao modo como era estruturada. O *projeto Tupi*, chamado comercialmente como Fox, o segundo carro a rodar na plataforma PQ, começou a ser produzido em 2003 e exemplifica esta vitória do capital sobre os operários.

E o Fox que nesse segundo semestre [de 2006] está sendo desviada toda a produção que era para ser feita aqui na Anchieta está sendo desviada para São José dos Pinhais. Tinha a programação de 18 mil carros até o final do ano para ser produzido aqui na Anchieta, e agora no segundo semestre está sendo remanejado para Curitiba. Para nós faz parte desse processo deles criarem um excedente para atender essas demissões.¹⁷⁸

Um outro operário complementa:

[...] e outra coisa nós não levamos, porque o Tupi era pra ter sido feito aqui na Anchieta, ele era pra se produzir aqui feito aqui, especialmente o Fox exportação e o Fox exportação principalmente para os países da Europa, tem direção do lado direito, Inglaterra na,

177 “Embora muitos executem simultânea e conjuntamente o mesmo ou algo semelhante, o trabalho individual de cada um pode ainda assim representar, como parte do trabalho global, diferentes fases do próprio processo de trabalho, as quais o objeto de trabalho percorre mais rapidamente em virtude da cooperação.”/.../ “A jornada de trabalho combinado /.../ ataca o objeto de trabalho espacialmente de vários lados, porque o trabalhador combinado ou o trabalhador coletivo possui olhos e mãos à frente e atrás e, até certo ponto, o Dom da ubiqüidade, faz avançar o produto global mais rapidamente do que [a mesma quantidade de jornadas de trabalho] mais ou menos isoladas, obrigados a atacar sua obra mais unilateralmente. Partes do produto em locações diferentes amadurecem ao mesmo tempo.” MARX.K, *O Capital*, p.247, volume I.

178 Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

tem direção do lado direito, esse carro só é feito lá em Curitiba, não é feito aqui.¹⁷⁹

Algumas tendências do processo de produção capitalista já foram percebidas a mais de um século, o que refletimos aqui, é o modo como numa montadora de automóveis em território brasileiro, estes traços do capital foram sendo concretizados.

[...] quanto mais desenvolvida a produção capitalista em um país, maior é a procura de *versatilidade* na força de trabalho, tanto mais indiferente é o operário com relação ao *conteúdo particular* de seu trabalho, e tanto mais fluido o movimento do capital, que passa de uma esfera produtiva a outra. A economia clássica pressupõe, como axiomas, a *versatilidade* na força de trabalho e a *fluidez* do capital, e tem razão na medida em que é essa a tendência do modo capitalista de produção, a qual se impõe inexoravelmente, em que pesem todos os obstáculos que, em grande parte, o próprio modo de produção cria.”¹⁸⁰

A busca de construir esta versatilidade da força de trabalho consiste nossas próximas reflexões.¹⁸¹ A construção de várias plataformas mundiais das indústrias automobilísticas nos indica uma permissão do capital, quando assume a forma monetária, ora investir numa planta, ora noutra, conforme a conveniência e situações mais favoráveis para a extração de mais-valia. Nas regiões ou países onde se mostrar mais favorável esses investimentos se farão. Daí que, a estratégia de construir plataformas mundiais, estaria adequada às condições de liberdade de movimentação do capital, e concretamente ser o veículo que permite a execução desta mobilidade. O mesmo ocorre com a **flexibilidade da força de trabalho**, pois sendo mais apropriado produzir em determinada planta e a necessidade de força de trabalho o exigir, ora ocorrem o aumento da carga de trabalho dos efetivos, horas-extras, banco de horas, ou contrata-se por tempo determinado um grupo de trabalhadores. O que muitas vezes é realizado pelas empresas prestadoras de serviços, as chamadas terceirizadas.

179 Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

180 MARX, K. *O Capital* – Capítulo VI, p. 44 e 45.

181 “O vice-presidente de manufatura da Volkswagen, Carlos Salin, disse em entrevista concedida antes da flexibilização da jornada e dos salários na unidade Anchieta que o funcionamento da nova plataforma de produção de veículos seria seriamente afetada caso não houvesse maior flexibilidade da utilização da mão-de-obra.” “Uma plataforma de produção como a do Polo obriga a uma flexibilidade de jornada. O que está em questão não é nem o valor da hora extra, mas a plena utilização da capacidade. Quando uma fábrica antiga trabalha com processos muito manuais, conseguimos variar a velocidade de produção, colocando menos ou mais gente na linha de produção. Usamos o mesmo tempo, mas variamos a velocidade da produção. No entanto, quando

Capítulo 3 – A subsunção dos operários na unidade produtiva: a ampliação da maior disponibilidade da força de trabalho como condição para a liberdade do capital.

3.1 – A resposta dos trabalhadores: o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e a CUT diante das propostas da indústria automotiva.

Apresentaremos algumas linhas mestras das decisões políticas dos metalúrgicos do ABC nos primeiros anos da década de 1990, pois nelas aparecem posições que encontraremos nas diretrizes adotadas nos acordos estabelecidos entre os operários da Volkswagen, representados pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, e a empresa, a partir de 1996.

No início do governo Fernando Collor de Melo, o diagnóstico sobre a situação da economia brasileira não era dos mais favoráveis. O conceito mais usado para caracterizar o período era de que vivíamos uma crise. E foi a partir desta identificação, que se justificou para os sindicalistas uma ação política distinta da que vinham adotando¹⁸². Segundo um documento da CUT, os sindicatos do setor automotivo, filiados à Central,

[...] entendiam que a crise do setor e a própria crise brasileira exigiam uma **intervenção propositiva** do movimento sindical no sentido de buscar **soluções negociadas para reativar o mercado interno** e da **afirmação dos trabalhadores como atores capazes de interferir no processo de reestruturação produtiva**.¹⁸³

temos processos muito automatizados – como no caso do Polo -, tecnologicamente avançados, temos de contar com a flexibilidade de jornada.” Diário do Grande ABC, 25/11/2001, p.3 Caderno de Economia.

182 Um evento marcou a história deste novo período. Reproduzo um trecho da obra de Blass sobre o período: “os metalúrgicos do ABC paulista promovem o primeiro protesto operário sem realizar quaisquer paralisações nas fábricas. Em vez disso, realizam uma Noite de Vigília contra a recessão, pela produção, que acontece nas dependências do Sindicato, no dia 13 de dezembro de 1991. Nessa ocasião, exigem o compromisso de todos os participantes, autoridades políticas, intelectuais e artistas presentes com o combate ao desemprego e a recessão. Os termos do compromisso mostram o caráter político dessa manifestação, que compreende um conjunto de atividades culturais [...] a Noite da Vigília constitui um momento de inflexão na prática sindical desses trabalhadores, cujas lideranças decidem assumir, a partir de então, a defesa pública das Câmaras Setoriais, integrando a do Complexo Automotivo.” Idem, p. 73 e 74, grifos nossos.

183 Um dos momentos importantes destas decisões ocorreu ainda durante a existência da fusão das duas montadoras, na Autolatina, no fórum de decisões chamado Câmaras Setoriais, no qual participavam empresários, governo federal e sindicatos. Longe de tratarmos deste tema que já foi objeto de tantas análises, estamos apresentando aqui algumas posições políticas dos sindicalistas, que justificaram a participação deles naquele fórum e não propriamente as políticas que dali surgiram. Procuramos enfatizar algumas diretrizes que nos ajudarão a compreender o processo de reestruturação do processo produtivo que se daria mais profundamente anos mais tarde. Departamento de Estudos Sócio-econômicos e Políticos – CUT – texto para discussão nº 5 julho de 1992, p. 3, grifos nossos.

No mesmo documento entendiam que apesar dos avanços alcançados no IV CONCUT (*Congresso da Central Única dos Trabalhadores*) realizado em 1991, faltavam, às principais políticas, propostas que definissem um “**modelo de desenvolvimento econômico e social do país**”. Em virtude disto,

[...] a análise da CUT frente às câmaras setoriais deve considerar, portanto, o espaço que fóruns dessa natureza representam para a formulação e o exercício de estratégias sindicais capazes de configurar uma **alternativa de confronto propositivo** ao projeto neoliberal. Essa reflexão é importante, sobretudo se considerarmos que **a ação praticada na última década se esgotou e é cada vez mais necessária implementar uma nova ação, capaz de combinar as formas de pressão e mobilização com a via da negociação e de aliar a pauta de reivindicações imediatas às questões relativas à modernização e ao desenvolvimento do país.**¹⁸⁴

Numa auto avaliação entendiam que “a linha sindical básica nos anos oitenta [caracterizava-se pela] **ação defensiva/reivindicativa...**”. E esta postura decorria, dentre outras coisas, da falta de “garantias à liberdade de ação e organização sindical no local de trabalho.”¹⁸⁵

Marcava-se assim uma posição política que manteria uma relação com o capital, de atrito, porém não de oposição. O desenvolvimento econômico que o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC apoiaria seria o projeto do capital, desde que os trabalhadores participassem dos frutos deste crescimento. No fundo aparece a mesma ideologia do capital do final do século XIX e início do XX, sob o pensamento de Taylor. Vejamos a semelhança das posições. As propostas dos metalúrgicos que seria

[...] fundamental que os agentes sociais brasileiros tenham consciência da relativa autonomia que possuem para decidir se pretendem a continuidade de uma integração dependente e socialmente injusta, **fundamentada no baixo custo da mão de obra**; ou se, ao contrário, desejam alcançar uma integração que acelere o ritmo da inovação do parque industrial, **com aumentos da produtividade e melhoria nos salários e padrão de vida da população.**¹⁸⁶

Enquanto um século antes Taylor defendia que

¹⁸⁴ Idem, p.7- grifos nossos.

¹⁸⁵ Idem, p. 7- grifos nossos.

¹⁸⁶ Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro – As Propostas dos Trabalhadores na Câmara Setorial – Março de 1992 – Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, p. 21.

[...] poderá ser obtida a maior prosperidade permanente do operário, acompanhada da maior prosperidade permanente do patrão, quando o trabalho da empresa for realizado com o menor gasto de esforço humano, combinado com o menor gasto das matérias-primas, com a menor inversão de capital em instalações de máquinas, em edifícios etc. Ou, por outras palavras, que a maior prosperidade decorre da maior produção possível dos homens e máquinas do estabelecimento, isto é, quando cada homem e cada máquina oferecem o melhor rendimento possível.” **“Em uma palavra, o máximo de prosperidade somente pode existir como resultado do máximo de produção.”** ¹⁸⁷

O que estava em discussão¹⁸⁸ era, portanto, qual modelo de desenvolvimento os metalúrgicos apoiariam. E optou-se por participar da constituição de uma nova política industrial que possibilitasse a modernização do parque industrial brasileiro dando condições de inserir o país na globalização, não com base numa “mão-de-obra” barata, mas mais produtiva.

O crescimento da produtividade do trabalho sob o domínio do capital implica, como estamos defendendo, na maior liberdade do capital em extrair a força de trabalho e em dispor do tempo de vida dos operários, conforme os ditames da acumulação. Este viés traria uma ação política restrita frente um capital cada vez mais mundializado.

A posição dos metalúrgicos era muito clara frente a continuidade do sistema do capital. E é sobre este ponto que se fundamenta a defesa dos interesses dos operários em apoiar as políticas de modernização. A tese que defendiam era a seguinte:

[...] o problema central não está no crescimento da produtividade, mas na forma desigual de sua apropriação (que é praticamente toda ela realizada pelo capital) e no descaso dos empresários e governantes, quanto aos possíveis efeitos negativos dessa elevação: o desemprego tecnológico e a possibilidade de desqualificação profissional, entre outros. ¹⁸⁹

E complementam

187 TAYLOR. F.W. *Princípios de Administração Científica*, p. 26.

188 Caracterizavam aquele momento do seguinte modo: “o Brasil vive, como todos sabemos, um período de estagnação econômica que já ultrapassa os dez anos de duração, a indústria aqui instalada perde condições de competitividade a cada dia, são inexpressivos os investimentos dirigidos à expansão industrial ou modernização dos sistemas produtivos, a defasagem tecnológica frente às nações mais desenvolvidas é brutal.” CUT – Sindicato dos Metalúrgicos do ABC Rumo À Unificação - Fevereiro 1993 – Os Trabalhadores e a Terceirização - p. 15.

[...] o aumento da produtividade, desde que devidamente negociado, é um dos fatores que possibilita ao movimento sindical lutar não apenas por reposições, mas também por aumentos efetivos de salários, que possam ser respaldados pela estrutura econômica, permitindo a saída de um longo período de avanços temporários (e curtos) dos salários sobre a renda nacional, geralmente sucedidos por arrochos salariais violentos.¹⁹⁰

Em linhas gerais, se aceitou oferecer mais trabalho desde que seja em troca de maiores ganhos; o que aparece no discurso sindical como contrapartidas.

Num trabalho publicado pelo Sindicato dos Metalúrgicos, em fevereiro de 1993 a respeito da terceirização, encontramos algumas definições importantes para compreendermos o significado desta nova linha política. Assim caracterizavam-se até a década de 1980

[...] do impulso contestador, rebelde, **visceralmente oposicionista** que caracterizou a **‘era Vila Euclides’** – forçoso em todo o processo histórico e em tudo o que tem vida – passamos com o decorrer dos anos a novos desafios, mudanças, crescimento e amadurecimento. A classe trabalhadora de hoje já não tem como horizonte a derrubada de uma ditadura militar, ou a construção de uma nova central sindical.¹⁹¹

E frente à terceirização

[...] a tática que se faz necessária nesse contexto precisa aliar **firmeza e flexibilidade**. Devem ser afastadas, de início, duas condutas que são igualmente inaceitáveis: a postura conformista que consistiria em embarcar no discurso da terceirização como tendência histórica irreversível, e, do outro lado, a postura estreita de rejeitar o debate e a negociação em torno do assunto.¹⁹²

E concluíam que

[...] num caso, estaríamos sendo conciliadores e traindo os interesses dos trabalhadores. No outro caso, estaríamos enveredando por uma trilha onde a vitória seria pouco provável, além de significar uma fuga em nossa **responsabilidade de classe, que objetiva influenciar nos rumos do desenvolvimento da indústria, com crescimento da**

189 Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro – As Propostas dos Trabalhadores na Câmara Setorial – Março de 1992 – Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, p. 22.

190 Idem, p. 22, grifos nossos.

191 CUT – Sindicato Dos Metalúrgicos do ABC Rumo À Unificação - Fevereiro 1993 – Os Trabalhadores e a Terceirização - p. 16, grifos nossos.

192 Idem.

produção, modernização, inovações tecnológicas e recuperação de competitividade. ¹⁹³

No debate nas Câmaras Setoriais e anos mais tarde quando do lançamento do Regime Automotriz manteriam a mesma posição, os sindicalistas consideraram que,

[...] o importante é que o programa de comércio exterior deverá representar um instrumento de reestruturação do setor, com impactos sobre os fluxos de importação de novas máquinas, equipamentos e componentes sofisticados que compõem o núcleo da automação flexível adotado pelos principais produtores mundiais. As empresas serão beneficiadas pela redução dos custos de importação, particularmente as montadoras. ¹⁹⁴

Os dilemas destas diretrizes como veremos a seguir quando analisaremos os acordos realizados ao longo da década de 1990, entre trabalhadores e a Volkswagen, foi de se ter cada vez mais uma ação restritiva da classe, com um alcance localizado enquanto foi se construindo uma maior liberdade para o capital tornando a força de trabalho “flexível”, não só aumentando as possibilidades de extração de mais-valia, como trazendo mais mecanismos ao capital de se sobrepor ao trabalho.

Com estas breves considerações sobre alguns dos traços principais, ao que tudo nos indica, das políticas sindicais, nos quais vimos a passagem do sindicalismo da ‘era Vila Euclides’ visceralmente oposicionista, para o sindicalismo, da ‘Noite de Vigília’ firme e flexível, passaremos a análise das novas diretrizes da fábrica e o trajeto que foi percorrido até a instalação da nova plataforma de automóveis na planta da Volkswagen da Via Anchieta.

3.2 - Acordos Coletivos: a construção da maior disponibilidade da força de trabalho para o capital.

A subsunção do trabalho nesta etapa de mundialização financeira por mais volátil que esteja, sem adequadas condições objetivas para a efetivação desta

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ DESEP – Departamento de Estudos Sócio-Econômicos e Políticos – CUT – Texto Para Discussão Nº 5 Julho de 1992, p. 5, grifos nossos.

tendência de maior mobilidade possível do capital não ganharia realidade. Aquela materialidade construída com os recentes meios de produção exigiram esforços em tornar “flexível” a força de trabalho. E, este foi o resultado principal obtido a favor dos capitalistas com os acordos que foram ocorrendo ao longo das décadas de 1990 e 2000.

Como já pontuamos, quando das justificativas para a participação dos sindicatos nas câmaras setoriais, a questão tinha um caráter mais geral. O grande problema colocado pelas alas majoritárias das direções sindicais referia-se a inserção da economia brasileira num contexto de globalização. Em 1995 o problema aparece de modo específico na fábrica da Volkswagen. Podemos ver a formulação da questão e as decisões de uma parte dos sindicalistas, na passagem desta obra de Barbosa, o qual por mais de vinte anos, foi membro da comissão de fábrica e da direção do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Para ele “na Volkswagen Anchieta, considerando-se o tamanho da planta e a ausência da perspectiva de retomada do crescimento, predominava, tanto por parte dos trabalhadores quanto da direção da empresa, muita incerteza em relação ao futuro da planta no ABC”.¹⁹⁵

Ainda segundo o autor,

Em 1995, cedendo à pressão do Sindicato e da comissão de fábrica, a direção da Volkswagen aceitou abrir um processo de discussão com os trabalhadores em relação ao futuro da unidade Anchieta por meio de um processo de negociação denominado **‘Construindo o Futuro’**, inaugurado com um *Workshop* em março de 1995 na cidade de Atibaia. Na abertura deste seminário, Luiz Marinho, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, fez o seguinte pronunciamento: *‘(...) Quais são os desafios que temos com a Volkswagen? Esta é uma das montadoras mais antigas no país. Entretanto, a empresa quer obter um índice de produtividade de 70 veículos/homem/ano, contra os atuais 33,1. Para isto, podemos imaginar o tamanho da reestruturação que terá de ser feita. Será papel do Sindicato entrar na discussão da reestruturação produtiva? Enfrentarmos ‘por dentro’ esta situação? Isto levará a diminuição de postos de trabalho? A Ford, que tinha a produtividade igual à da GM e da Volkswagen, depois da reestruturação ultrapassou a FIAT. Se isto por um lado é positivo, por outro tem implicações na redução de postos de trabalho. Mas acho que é preciso ter coragem e enfrentar o debate. Não podemos deixar este processo apenas nas mãos da fábrica para que ela venha fazer o que julgar necessário, levando em conta apenas os interesses dos acionistas. Precisamos agir no sentido de buscar manter o maior número possível de postos de trabalho e melhorar ainda mais as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores na Volkswagen. Entretanto, esta não será*

¹⁹⁵ BARBOSA, Mario dos Santos, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*, p. 119.

*uma tarefa fácil. Vai exigir dedicação, esforço, paciência, tolerância e principalmente coragem. Mas, temos de fazê-la, pois representamos todos os trabalhadores da Volkswagen*¹⁹⁶

E o mesmo completava,

O processo de discussão que se estabeleceu a partir deste momento possibilitou a definição de um conjunto de parâmetros que orientou o programa de reestruturação produtiva na empresa. As negociações realizadas, até o final da década de 90, possibilitaram o desenvolvimento e implantação de importantes ações de reestruturação nas plantas da Volkswagen Anchieta e Taubaté, acompanhadas de mecanismos de proteção ao emprego.¹⁹⁷

Por outro lado, temos uma visão distinta deste processo, e que, como veremos, marcará todo o debate até nossos dias. Em linhas gerais o trecho que transcreveremos, de um depoimento colhido por nós, marca a distinção entre a posição da direção sindical e a oposição existente nas representações dos operários da fábrica.

A grande questão é a seguinte: acho que o que você queria colocar é mais ou menos isso: no limite a oposição e situação, a única diferença que tem é que um vai lá e negocia e o outro não negocia. Porque se você for falar, qual é a proposta da oposição? Qual é a proposta da situação? A situação tem proposta porque vai lá e negocia – se ela [a empresa] quer mandar 3 mil, manda 700 assim, aí tudo bem, mas não é 3 mil. E aí a oposição fala o que, não, não manda ninguém. Esta é a única diferença. Porque essa diferença. E onde começa essa diferença de fato? Se a gente for pegar a nossa história especificamente lá na Volks, até 1995, o sindicato tinha uma postura diferente, e até onde a gente conseguiu, o sindicato tinha uma linha o que a gente chama, de linha classista de atuação /.../ Mas até 1995, não tinha esse papo não, era quem pode mais, chora menos. Quando ela [a Volkswagen] mandava embora de fato, e as vezes a gente não conseguia reverter o processo, muitas vezes quando você fazia uma greve na campanha salarial, um movimento específico que a gente saia derrotado, esse momento ela [a Volkswagen] tinha oportunidade dela mandar a gente embora. No dia-a-dia, vou mandar o João embora, pára o setor, o João não voltou, no dia seguinte a fábrica inteira estava parada, e eles sabiam disso. **Por isso que tinha a necessidade do acordo.**¹⁹⁸

A linha majoritária que estava e ainda está na direção do sindicato defende o acordo como mecanismo de garantia do emprego, enquanto a oposição, que tem

¹⁹⁶ Idem, p. 119 e 120 – grifos nossos.

¹⁹⁷ Idem 120.

alguns representantes nas diretorias de base e nas comissões de fábrica, coloca-se contrária aos acordos, pois, na opinião deles, além dos trabalhadores abrirem mão dos seus direitos, bem como de mecanismos que seriam criados favorecendo a empresa, como a instalação do banco de horas, entendiam que postos de trabalho seriam perdidos com estes acordos.¹⁹⁹

O primeiro acordo foi sendo construído em meados de 1995 e firmado em dezembro deste mesmo ano, para entrar em vigor a partir de janeiro de 1996. Neste, além dos novos elementos que estavam em discussão, incluía-se o resultado da negociação entre trabalhadores e empresa em julho de 1995, sobre PLR (*Participação nos Lucros e Resultados*).

Em resumo estavam previstos no acordo os seguintes pontos: o

[...] reajuste salarial, a redução e flexibilização da jornada de trabalho, a incorporação do Descanso Semanal Remunerado, o pagamento mensal, a redução dos 'deltas', a participação nos resultados, os reajustes dos preços nos serviços de alimentação e transportes, e as cláusulas sociais da Convenção Coletiva de Trabalho ...²⁰⁰

Além do aumento de salário, da PLR, da redução da jornada, foi estabelecido um mecanismo, a incorporação do DSR (*Descanso Semanal Remunerado*) ao salário-hora. Um coordenador da comissão de fábrica da Volkswagen entrevistado por Blass, nos esclarece a respeito, segundo ele,

*[o] cara que falta no meio da semana, não perde (mais) o Domingo, mas as horas. E antes, não: perdia o Domingo. O Domingo agora está incorporado na tabela salarial. E o Domingo era um instrumento de controle das pessoas. Descontando o Domingo e feriado, o cara ia lá até morrendo ... Agora acabou essa desgraça.*²⁰¹

Outro ponto importante do acordo foi a **redução da jornada de trabalho de 44 para 42 horas semanais** daqueles que trabalhavam na produção, denominados

198 Entrevista com operário 5 no dia 14/06/2006 na cidade de Santo André.

199 Por mais contraditório que pareça, num documento do próprio sindicato, que representa aqueles que defendem os acordos, aparece posição convergente a esta. Senão vejamos: "esta tendência da substituição das demissões sem justa causa pelo 'voluntariado' relaciona-se, em parte, com o processo de reestruturação produtiva, na qual a força de trabalho tem sido considerada como fator fundamental para o incremento da produção, da produtividade e da qualidade. No novo modelo gerencial todos os funcionários (diretos e indiretos) devem se envolver e participar como 'colaboradores' do sucesso do negócio, e não apenas como 'os músculos em ação' do período fordista. Neste contexto, as empresas procuram adotar políticas de demissão que minimizem os seus efeitos negativos sobre o trabalho participativo dos funcionários que permanecem na empresa." Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Subseção DIEESE, outubro de 1999, p. 11 – grifos nossos– Doc. Flexibilização da Produção e das Relações de Trabalho no Setor Automotivo.

200 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 08 de janeiro de 1996, p.1.

201 BLASS. Leila Maria da Silva, *De volta ao Futuro*, p. 150.

horistas. Os trabalhadores mensalistas – lotados, em geral, na parte administrativa ou burocrática da empresa - tinham carga horária semanal de 40 horas. A redução da jornada vinha, porém, acompanhada da “flexibilidade”, cujo mecanismo se dava pela variação do dispêndio de trabalho semanal, podendo ser de 36 horas semanais no mínimo, à 44h no máximo. Para tanto seria regulado pela criação de um banco de horas²⁰². O salário no final do mês seria pago pela jornada de 42 horas para horistas e 40 horas para os mensalistas.

Ao que nos interessa saber é que, em troca de uma maior remuneração e da redução formal da jornada de trabalho, os operários assinaram um acordo que permitiria a empresa **utilizar a força de trabalho**, que ela contratava, de modo “flexível”, cujo intuito consistia em assegurar “... a manutenção e a utilização da capacidade de produção instalada na EMPRESA, de acordo com sistemas a serem negociados pelas partes.”²⁰³

Nos termos deste primeiro acordo, podemos identificar algumas diretrizes fundamentais: **ganhos materiais aos operários e disponibilidade do uso da força de trabalho não rigidamente**, ou dito de outro modo, ganhos materiais com flexibilidade da jornada de trabalho. A esta troca, os sindicalistas costumam chamar de contrapartidas. E como veremos, a idéia de contrapartidas será o norte de todos os acordos.

Para termos clareza do que os sindicalistas querem dizer com contrapartidas, vamos relembrar o que já apontamos, e vejamos se esta postura não vai inteiramente ao encontro da diretriz formulada por eles mesmos, no início da década de 1990. Na época os sindicalistas consideravam que

[...] o aumento da produtividade, desde que devidamente negociado, é um dos fatores que possibilita ao movimento sindical lutar não apenas por reposições, mas também por aumentos efetivos de salários, que possam ser respaldados pela estrutura econômica, permitindo a saída de um longo período de avanços temporários (e curtos) dos salários sobre a renda nacional, geralmente sucedidos por arrochos salariais violentos.²⁰⁴

202 Estava previsto que as horas que iriam para o banco fossem usufruídas da seguinte maneira: “3.5.10. O saldo credor no BANCO DE HORAS poderá ser gozado da seguinte forma: folgas adicionais seguidas ao período de férias individuais ou coletivas; folgas coletivas, dias de compensação de ‘pontes de feriados’ de forma coletiva, folgas individuais negociadas de comum acordo entre o empregado e sua supervisão. Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, dezembro de 1996, p.2.

203 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 08 de janeiro de 1996, p.1

A flexibilidade da jornada, conforme os próprios termos do acordo, seria um meio para garantir a utilização da capacidade produtiva instalada, o que representa justamente, um mecanismo que possibilitava a empresa aumentar a produtividade do trabalho²⁰⁵. A entrevista do então presidente da Volkswagen do Brasil, Pierre-Alain De Smedt, nos esclarece a tal respeito. Segundo ele,

[...] a capacidade de uma fábrica é uma coisa muito relativa, porque ela pode trabalhar em um turno, dois turnos, três turnos, às vezes planejar de maneira sistemática seis dias de produção. Assim, a noção de capacidade é uma noção muito flexível e relativa.²⁰⁶

Dias depois, em 15 de fevereiro, foi feito um adendo ao acordo com uma pequena modificação em relação à quantidade de horas que seriam pagas como hora-extra e as que iriam para o banco de horas. Na renovação do acordo em dezembro de 1996 acresceu-se um item sobre jornadas adicionais, cuja efetivação seria previamente acordada entre as partes. De certo modo, **ampliava-se**, mesmo que pontualmente, mais uma **possibilidade de aproveitar a força de trabalho conforme as necessidades da empresa**. E assim firmavam,

Para a produção adicional de veículos completos. A Empresa convocará **todos os empregados** das áreas ligadas ao processo de produção, e as horas serão pagas no próprio mês acrescidas dos adicionais acertados, sem reflexo no Bando de Horas. /.../ 3.6.2 Em situações emergenciais decorrentes de falta de material, quebra de equipamentos, falta de energia, acidentes, ou outros eventos, cuja execução na jornada normal de trabalho seja impraticável ou venha a comprometer os resultados da área ou da Empresa.²⁰⁷

Pelos documentos e pelas informações obtidas, nos permite entender que as transformações sobre o processo de trabalho, a partir de 1996, tomaram maiores proporções e foram intensificadas em 1997 e 1998. No ano de 1996, por exemplo, a

204 Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro – As Propostas dos Trabalhadores na Câmara Setorial – Março de 1992 – Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, p. 22, grifos nossos.

205 Barbosa apresenta uma visão distinta desta. Para ele "a redução da jornada média de trabalho de 44 para 42 horas semanais, acompanhada da implantação do banco de horas na Volkswagen, teve como resultado imediato uma forte redução das horas extras, abrindo até mesmo a perspectiva para novas contratações." E na nota, número 20, deste parágrafo, complementa: "com efeito, cerca de 750 trabalhadores considerados excedentes foram reaproveitados no processo produtivo, sendo que na época foram contratados ainda 500 novos trabalhadores." BARBOSA. Mario dos Santos, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*, p. 122 e 135. Parece-nos difícil determinar as causas destas contratações somente a redução da jornada e do banco de horas, pois como a produção da Volkswagen do Brasil, aquele ano a empresa bateu o seu recorde de produção.

206 Gazeta Mercantil, Caderno Empresas & Negócios, terça-feira, 10 de dezembro de 1996, p.C-4.

207 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, dezembro de 1996, p.3.

empresa tinha conquistado o certificado de qualidade *ISO 9001*, e iniciado a implantação do sistema de trabalho em células.²⁰⁸

O ano de 1997 foi particularmente importante para as diretrizes do novo sistema de produção que, a partir de 2001, foi formalizado em acordo com o nome *Sistema de Produção Volkswagen*. Algumas ações foram relevantes, entre elas a efetiva implantação das células de produção; a manutenção produtiva total pela aplicação do princípio denominado 5-S²⁰⁹; o 'Workshop' Construindo o Futuro; os acordos em agosto e em dezembro, este assinado nos primeiros dias de 1998. As linhas gerais destes acordos foram até certo ponto discutidas com os trabalhadores, porém, o trecho do depoimento de um entrevistado, diz claramente que no cotidiano do processo de trabalho, o capital vai impondo suas diretrizes a revelia dos operários. Segundo ele afirmava,

até o ano de 2000, 2001, havia um processo de negociação e de conversa, que dava pra modificar algumas coisas, não deixar, porque a fábrica nunca deixou de implantar algumas coisas, mas ela teve que modificar algumas coisas, entre elas por exemplo a questão dos monitores de linha que foi feito um acordo, foi discutido, foi feito um acompanhamento por parte da representação digamos que isso daí foi uma das ultimas, senão a última interferência grande que houve da comissão, e do sindicato no acompanhamento de determinar as regras junto com a empresa, de acompanhar o processo de eleição, tudo isso daí, para a fábrica não fazer da forma que ela queria. Então esse foi um dos últimos pontos.²¹⁰

O acordo de agosto de 1997, com pontuais alterações, não alteraram o essencial dos acordos realizados anteriormente. O único ponto que destacamos, pois é um indício, de que algum desentendimento estaria ocorrendo, foi a formação de uma **Comissão** de três representantes do Sindicato e três representantes da Empresa, para acompanhar a administração do Banco de Horas, a qual ficaria

208 Na obra de Barbosa ele relata que a fábrica anunciou através de quadros de aviso no 'chão de fábrica' em outubro de 1996, sem comunicar os representantes dos operários, que a partir de 1997 seria instalada células de produção em várias áreas de trabalho. Depois de uma assembléia no portão da fábrica realizada pelo sindicato a fábrica marcou uma reunião em que formou-se um grupo de trabalho para discutir a implantação desse sistema de produção. No ano seguinte seria formulado um acordo sem, no entanto, ser assinado, nem pela comissão e nem pela direção do sindicato. Fato que só ocorreria no ano de 2000. Mesmo assim os representantes comprometeram-se em acompanhar a execução dos termos do acordo. Mas conseguimos informações que nos permitem dizer que em 1996 este sistema já estava sendo implantado. Na próxima parte do trabalho explicaremos o funcionamento deste sistema de organização. BARBOSA. Mario dos Santos, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*, p. 123, 124 e 136.

209 Sistema de 5-S porque são cinco palavras em japonês que se iniciam com a letra S. São elas Seiri/Organização (Eliminar o desnecessário); Seiton/Ordem (Dispor os itens necessários em uma ordem apropriada); Seiso/Limpeza (Limpeza frequente do seu local de trabalho); Seiketsu/Padronização (Manter padrões de arrumação e organização); Shitsuke/Disciplina (Conscientização das pessoas p/ que sigam a filosofia espontaneamente). Estas foram informações obtidas com operários da empresa. Assim como as células este tema não será objeto de análise nesta primeira fase do trabalho.

210 Entrevista com operário 3 no dia 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

responsável por sugerir alternativas para correção de desvios que pudessem ser detectados.²¹¹

A tendência na implantação destes protocolos se tornaria unilateral, como podemos perceber na fala do operário que entrevistamos anos a frente dessas decisões. Segundo ele,

[...] hoje muitas vezes ela implanta e só depois ela discute, infelizmente, não está tendo este processo. Em razão de uma série de coisas que aí nem acaba sendo culpa da representação do sindicato, a demanda é muito grande e a fábrica ela introduz e ao mesmo tempo em que ela coloca essa discussão de mudanças no conceito de entrada de outras empresas para estar fazendo isso ou aquilo, ela também tem toda política dela no dia-a-dia que acaba sufocando os trabalhadores, sufocando a representação e acaba não tendo muito tempo pra estar acompanhando, não tem perna pra acompanhar tudo, mas sobre a auditoria, sobre o que ela ia fazer ela apresentou, apenas apresentou pra representação, não houve processo de discussão.²¹²

Em 1997, apareceu no jornal da comissão de fábrica uma antiga preocupação²¹³, cujo título era: “QUAL O FUTURO DA VOLKS EM SBC?” Seguido da informação: “essa resposta vamos buscar num seminário em outubro. Nos dias 3 e 4, Sindicato e Assessoria, Comissão de Fábrica e CIPA, representantes da empresa e especialistas sentariam para abordar qual seria o futuro da fábrica.”²¹⁴

Neste seminário foram colocadas as metas que a empresa estabeleceria para resistir à **concorrência nacional e internacional**. Foi apresentada uma série de informações sobre o total das vendas, e que estas haviam sido estimuladas por fortes promoções e altos descontos, sobre custos e produtividade, lucratividade e a necessidade de novos investimentos. Trouxeram vários gráficos demonstrando a redução da participação de vendas da Volkswagen no mercado em porcentagem, com os custos com pessoal, sobre o valor dos veículos, o valor pago a mão de obra por hora, aumento de custos de insumos, comparativo de aumento de salários frente

211 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 12 de Agosto de 1997, p.3.

212 Entrevista com operário 3 no dia 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

213 Logo a baixo temos um exemplo da diferença entre a ala que esta na direção do sindicato e a que está na oposição. Neste trecho aparece esta divergência: “O PERIGO É A GLOBALIZAÇÃO - O futuro da planta de São Bernardo está relacionado com a globalização. Não basta ficar apenas no discurso do ‘somos contra’. É preciso entender profundamente esta realidade para intervir e enfrentá-la com o objetivo de defender nossos interesses. Muita gente pensa que globalização é uma coisa distante, que nada tem a ver conosco. Mas ela está nos afetando. Um exemplo é a disputa entre as empresas por competitividade, que atinge em cheio os países pobres, como o Brasil, que não tem tecnologia e capacidade de investimento”. “Isso é o que nos preocupa. Pois é o futuro dos nossos empregos, dos nossos filhos e de toda a região do ABC é que está em jogo. É isso que queremos saber da Volks: qual é o seu futuro?” Jornal da Comissão de Fábrica, Agosto de 1997, p. 4 - grifos nossos.

214 Idem.

à inflação, nível de produtividade, dentre outras coisas, sempre comparando com outras empresas, principalmente com a Fiat, assim como em relação a outros países. Desenhado o quadro caótico - do momento pelo qual a empresa passava – sustentava-se a necessidade de profundos cortes nos custos das plantas Anchieta e Taubaté no intuito de torná-las competitivas em relação as concorrentes locais e internacionais.

O que havia sido anunciado neste ‘Workshop’ fora concretizado no acordo assinado em janeiro de 1998.

Barbosa relata como se iniciou as negociações, segundo ele,

No dia 1º de dezembro de 1997, o diretor de recursos humanos do Grupo Volkswagen, Peter Hartz, responsável de pessoal das regiões América do Sul e México, esteve no Brasil para um encontro com os sindicalistas. Participaram deste encontro os representantes dos sindicatos e comissões de fábrica do ABC e Taubaté. Na oportunidade, Peter Hartz confirmou a disposição da Volkswagen em aplicar a redução de jornada de trabalho com redução dos salários em 20%, nos moldes do acordo realizado na Alemanha, por ocasião da crise de 1993. Os sindicalistas manifestaram, no entanto, sua posição contrária à proposta de redução dos salários.²¹⁵

Segundo o autor em assembléia os operários recusaram a proposta de redução dos salários com redução da jornada.

Apesar das dificuldades, levando-se em conta o contexto desfavorável, foi possível, naquele momento, assumir o compromisso com a busca de ações visando a **melhoria da competitividade**, associada à **garantia dos empregos no ABC**, numa perspectiva de longo prazo, como premissa básica para a negociação.²¹⁶

E em nota complementava:

A plataforma apresentada pela Volkswagen no processo da negociação confirmava a previsão do Sindicato e da comissão de fábrica. A maioria das ações propostas estava vinculada a **objetivos estruturais**. Entre outras, eram propostas ações de ‘outsourcing’, uma política de remuneração diferenciada ‘non core business’: serviços de alimentação, proteção ao patrimônio e logística, criação de ‘business units’ nas áreas de peças e acessórios, ferramentaria e fundição.²¹⁷

215 BARBOSA. Mario dos Santos, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*, p. 125 e 126.

216 Idem, p. 126.

217 Idem, p. 137.

A liberdade do capital era a questão estrutural. Como apresentamos anteriormente, o capital visava alterar a cooperação, mudando a espacialidade do processo de trabalho. Traduzindo o significado destas propostas, ‘outsourcing’ é outro nome para as conhecidas terceirizações; ‘non core business’ seriam as áreas consideradas pela empresa que não estando ligadas a atividade fim, ou seja, a montagem do veículo estariam na rota das transferências a terceiros; e ‘business units’, seria a formação de unidades de negócios administradas pela própria Volkswagen, mas como uma empresa a parte, separando assim este coletivo de trabalhadores daqueles que permaneceriam como funcionários da montadora.

Quatro acordos já haviam sido assinados, mas nenhum fora precedido de “considerações”. O acordo datado de 16 de janeiro de 1998, costurado entre dezembro de 1997 e janeiro de 1998, pela primeira vez vinha com os seguintes dizeres,

CONSIDERANDO: a necessidade de compatibilizar os custos da Empresa com as situações determinadas pela queda do mercado; a vontade comum das partes de evitar a demissão de grande contingente de Empregados, necessária à adequação do efetivo da Empresa aos atuais níveis de produção; a necessidade de melhorar os níveis de produtividade e competitividade das unidades fabris da Anchieta e Taubaté, entre outras; a necessidade de implementar mecanismos que possibilitem **maior flexibilização** no cumprimento das **jornadas de trabalho** e na **utilização da mão de obra**; a vontade comum das partes de buscar uma estratégia que garanta o futuro a curto, médio e longo prazo das fábricas Anchieta e Taubaté.²¹⁸

Neste acordo aquelas cláusulas de “flexibilização” foram alteradas, permitindo a empresa **aprofundar o uso “flexível” da força de trabalho**, ou se quisermos utilizar um conceito mais condizente com as análises marxianas, exploração capitalista da força de trabalho com base na mais-valia relativa, ou mesmo, extração de mais trabalho num mesmo espaço de tempo.

Cito aqui algumas passagens para mostrar os mecanismos que davam esse instrumental à empresa.

3.6 Poderão ser acordadas previamente entre as partes jornadas adicionais de trabalho, nas seguintes condições: 3.6.1 A Empresa poderá convocar **somente os Empregados necessários para o trabalho em jornada adicional**; 3.6.2 As horas trabalhadas pelos

218 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 16 de janeiro 1998, p. 1

Empregados convocados nas condições do item 3.6.1 serão remuneradas acrescidas do adicional de 50 % aos sábados e 100% aos domingos e feriados.²¹⁹

Cabe ressaltar que anteriormente a companhia **só poderia convocar todos os trabalhadores de uma área**, neste caso lhe era permitido convocar somente um número de trabalhadores que considerasse necessário. Acresciam a estes mecanismos a instauração do **BANCO DE DIAS**. Nele estavam previstos:

2.1 Sempre que o volume de produção tiver que ser reduzido em razão de acentuada retração de mercado, a Empresa poderá estabelecer uma jornada semanal reduzida em um ou mais dias, de **forma geral ou setorial**, sem prejuízo salarial para os Empregados;
2.3 O saldo devedor do ‘Banco de Dias’ será repostado, conforme necessidade da Empresa, na forma de dias de reposição de produção, sem pagamento das horas-base, ou de quaisquer acréscimos.²²⁰

Isso permitia a empresa convocar os operários a reporem os dias aos sábados ou domingos. Como a fábrica pagaria adicional respectivamente de 50% e 100%, na prática o acordo outorgava a empresa o direito em pôr os operários a fazer hora-extra. Era uma quase *Semana Volkswagen*, ou seja, a conhecida semana de quatro dias diferencia-se dessa proposta por reduzir na mesma proporção o valor dos salários. Aqui não estava prevista esta redução, o que seria firmado em acordo no final do mesmo ano; teve-se, portanto, um primeiro ensaio.

Outro ponto, que não apareceu em nenhum acordo anterior, foi o item 10 - FLEXIBILIZAÇÃO DA MÃO-DE-OBRA. **Nele estavam previstos o fim das pausas coletivas substituídas por pausas individuais**. As pausas eram paradas para o café da manhã e da tarde; e para ir ao banheiro. O objetivo era não parar a produção, enquanto o operário parava, outro teria que cobrir a falta dele. Previam, além disso, o compromisso do “empregado” em realizar atividade diversa da que exercia, fosse de modo permanente ou temporário.

De modo geral criaram-se mecanismos que facilitavam a empresa transferir os operários de um setor a outro. Em matéria do jornal do sindicato aparecia um exemplo deste processo.

²¹⁹ Idem, p. 1 e 2

²²⁰ Idem, p.2.

Entrega de pauta na VW - Os trabalhadores na ala III da Volkswagen, em São Bernardo entregam hoje pauta à montadora reivindicando a manutenção de critérios transparentes no seu remanejamento na fábrica. Cerca de 1.200 companheiros trabalham na Ala III, onde são usinadas peças dos motores à ar. O setor dará lugar à montagem de parte do carro mundial da VW (projeto PQ24). Do total, cerca de 300 companheiros mudaram com sua máquinas para outros setores e os demais serão remanejados para outras áreas. Segundo João Raimundo, da Comissão de Fábrica, na pauta apresentada ontem está manter a produção do suporte de mola, que envolve outros 250 trabalhadores, e que os trabalhadores na ala III tenham prioridade nas vagas abertas em outras áreas. 'Na pauta consta um prazo de 15 dias para a empresa nos responder. Queremos garantir o emprego de todos, sem inviabilizar o novo projeto', disse João Raimundo. A mudança está programada para ocorrer em duas etapas até o fim de fevereiro do ano que vem. ²²¹

Além das “flexibilizações” ainda teve ações para redução do quadro de funcionários, nos benefícios e no serviço de alimentação, transporte, convênio etc. Pôs-se em andamento o programa de demissões voluntárias, no qual estavam previstos incentivos financeiros a quem aderisse. Porém as adesões estariam “sujeitas à aprovação da respectiva chefia do Empregado e de Recursos Humanos, para adequação do quadro de pessoal aos novos níveis de produção.” ²²² E com o intuito de “minimizar o impacto social decorrente da redução de postos de trabalho” [seria] processado o desligamento de Empregados aposentados constantes do cadastro de pessoal em 2 de janeiro de 1998 ...”. Soma-se a isso a redução do adicional noturno de 30% para 25%. ²²³

Os benefícios na remuneração vieram com a proposta de pagamento da PLR no ano de 1998. Mas também diferente dos acordos anteriores, com valor mínimo de R\$ 2.100,00 reais e máximo de R\$ 2.800,00 reais, **vinculado a metas de produção** comparando-se com o ano de 1997.

O último item deste acordo referia-se a nosso objeto de estudo, “a garantia do futuro da Volkswagen”, com a **construção da nova plataforma mundial da empresa**. Segundo os termos do acordo,

o projeto que vem sendo desenvolvido para introduzir uma nova família de veículos da marca Volkswagen, denominada PQ24, terá sua produção direcionada para as fábricas Anchieta e Taubaté, como

²²¹ Tribuna Metalúrgica, Terça-feira, 2 de junho de 1998, p. 4.

²²² Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 16 de janeiro de 1998, p. 2

²²³ Idem, p. 2, 3 e 4.

parte da estratégia que visa garantir o futuro destas unidades a curto, médio e longo prazo.²²⁴

O início do funcionamento da plataforma mundial programada para fabricar o projeto PQ24, ou o novo Pólo, ocorreria apenas quatro ou cinco anos mais tarde, em 2002. Até lá “muito água passaria por baixo da ponte”.

A estratégia de estabelecer a concorrência entre os trabalhadores aparece neste item do acordo como “produção direcionada para as fábricas Anchieta e Taubaté”. A condição da empresa para realizar investimentos em novos produtos esta condicionada a algum tipo de concessão dos operários, leva quem abrir mão de mais direitos. É o que nos confirma um trecho do jornal do Sindicato dos Metalúrgicos.

O acordo evitou 10 mil demissões em massa. Em vez disso, a empresa abriu voluntariado, para o qual aderiram 4.062 trabalhadores. Os que ficaram abriram mão de 1,2% de seus salários anuais, segundo o Dieese, para fechar o acordo. 1. Garantia de que o projeto PQ 24 virá para o Brasil, em substituição às linhas gol e Santana, com produção a partir do ano 2000. Nos próximos cinco anos, a Volks vai investir R\$ 3,5 bilhões nas plantas Anchieta e Taubaté. 2. Ampliação do banco horas, passando a valer um mínimo de 32 horas semanais e um máximo de 48 horas semanais.²²⁵

Aquele binômio aumento da produtividade/maior remuneração, ou, fornecimento de mais trabalho/maiores pagamentos monetários, vem a partir deste acordo modificado, pois a carga de trabalho poderia ser ampliada em grande escala, no qual para se chegar ao máximo de rendimentos deveriam atingir metas de produção.

Com o *Programa de Demissão Voluntária*, PDV, incluiu-se um novo elemento. A remuneração, normalmente contratada em troca de trabalho, passou a ser feita em troca da dispensa do trabalho. Na montadora houve redução de postos de trabalho, que em parte foram transferidos as empresas terceirizadas, ocasionando aos novos operários rebaixamento dos padrões salariais, frente aos praticados pela Volkswagen. Por outro lado aqueles que aderiram ao pacote recebiam “incentivos” monetários. Neste sentido individualizou-se o problema ao **individualizarem-se as soluções**.

224 Idem, p. 5.

225 Tribuna Metalúrgica - terça-feira, 20 de janeiro de 1998, p. 3.

Esta foi à tônica das ações do capital, numa relação inversamente proporcional ao patamar de ação que ele vinha tomando; isolando os operários tanto no âmbito da fábrica como no interior dela, de cada trabalhador individualmente.

No ano de 1997 ocorreu, no mercado interno, a maior venda de veículos de toda história da indústria automobilística no Brasil. Segundo dados do anuário estatístico de 2006 da Anfavea, estes patamares não haviam sido superados até 2005. Em relação à produção total de veículos, somente em 2004 superou-se aquele nível de produção, mas boa parte havia sido destinada às exportações. A Volkswagen chegando ao patamar de 650.972 mil veículos. Porém em 1998 houve uma retração na produção e no consumo de automóveis. Justificou-se assim, na fábrica da Volkswagen, por em prática alguns itens previstos no acordo e outros que, como não poderia ser diferente, não estavam tão previstos assim. A tendência a se tornar uma decisão unilateral por parte do capital seria uma constante, como podemos depreender deste trecho do jornal do sindicato.

No momento de colocar em prática os termos do acordo o conflito entre empresa e operários seria uma constante. Neste jornal da tribuna podemos fazer uma pequena idéia do como as coisas eram encaminhadas: “foi rejeitada por unanimidade a proposta de adequação salarial feita pela Volks ao pessoal do restaurante, bombeiros e da segurança patrimonial. A plenária realizada no último Domingo na Sede do Sindicato contou com a presença de 200 trabalhadores, que disseram um sonoro não à proposta. ‘Ninguém vai aceitar rebaixamento salarial’, resumiu o coordenador da Comissão de Fábrica, Clarindo Ferreira Prado. Os trabalhadores querem pelo menos que a situação continue como está, além da desterceirização de alguns postos como as divisas.” “A proposta da Volks foi bem diferente da intenção demonstrada no final do ano passado. ‘O objetivo era o de desterceirizar os trabalhadores desses três setores, que passariam a ser funcionários da Volks com todos os benefícios da categoria e com a tabela salarial adequada’, recordou Clarindo. Mas a proposta apresentada pela empresa foi outra: manter a terceirização que existe hoje nos setores de cozinha e segurança patrimonial, criando uma adequação salarial para aqueles que já são trabalhadores na Volks. ‘a decisão da plenária em rejeitar a proposta é correta. Se esses trabalhadores aceitarem o rebaixamento salarial, a Volks vai querer que todos sigam o mesmo caminho’, comentou Clarindo. É por isso que outra decisão da plenária é mobilizar todos os trabalhadores contra a terceirização e o rebaixamento salarial na empresa.”²²⁶

No final do ano com a retração do mercado a produção da fábrica alcançou 490.992, uma queda de 160.000 mil veículos. **Não é demais lembrar que esta produção foi alcançada com menos 4.000 operários em relação ao ano anterior.** No segundo semestre de 1998, por três vezes a empresa colocou os operários em férias coletivas com a justificativa desta retração do mercado.

A Volkswagen alegando um excedente de 7.500 operários somente na planta da Anchieta²²⁷ ameaçando promover demissões, fora assinado mais um acordo no final do ano.²²⁸

O acordo de “flexibilização” da jornada assinado em janeiro de 1998 continuava em vigor. No que fora assinado em 11 de dezembro do mesmo ano, portanto, não negava o anterior, mas trazia novidades, cujo ponto principal estabelecia a redução em 15% dos salários, seguidos respectivamente da redução em 15% da jornada. Na prática significava a redução de um dia por semana, daí a **Semana Volkswagen.**²²⁹

Havia um complicado mecanismo para preencher a retirada daqueles 15% do salário denominado “composição da remuneração mensal”. De qualquer modo os operários no montante geral perderiam parte dos ganhos anuais.

Estava previsto uma semana de trabalho de quatro dias, mas ficaria facultado “... à EMPRESA a **exclusão de empregados ou áreas desta redução de jornada de trabalho.**”²³⁰

No acordo anterior, a situação era inversa: não havia redução de salários caso a semana fosse reduzida, e ainda a empresa teria que estabelecer uma

227 Inicialmente os operários rejeitaram qualquer negociação que propusesse redução de salários. Dias depois o sindicato tenta novamente a autorização dos operários para iniciar as negociações, no que é bem sucedido. Mais alguns dias depois o acordo que previa a redução salarial seria aprovado em assembléia. Veja este pequeno histórico conforme alguns jornais do sindicato: “assembléia realizada ontem a tarde na portaria da Volks, em São Bernardo, reunindo os dois turnos, não autorizou a diretoria do Sindicato a construir uma proposta alternativa com a direção da empresa, negociando a PLR do próximo ano e o reajuste salarial da data-base. A assembléia ‘rachou’, metade a favor e a outra metade contra. ‘Votação dividida é rejeição’, avisou Luiz Marinho, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.” “... A montadora acena com a redução salarial em 20% ou então demissões entre seis mil e sete mil trabalhadores, na planta Anchieta (São Bernardo) e em Taubaté. O objetivo da assembléia era conseguir ou não autorização dos trabalhadores para encontrar um outro caminho que não a redução salarial ou as demissões, e a idéia era negociar a PLR do próximo ano e o reajuste salarial da categoria deste ano.” *Tribuna Metalúrgica*, quarta-feira, 2 de dezembro de 1998, p. 2; Dias depois: “os trabalhadores na Volks responderam positivamente a consulta feita ontem pelo Sindicato para construir uma proposta alternativa com a direção da montadora, negociando a PLR do próximo ano e o reajuste salarial da data-base deste ano. A assembléia foi realizada à tarde reunindo os dois turnos. Na semana passada a assembléia ficou dividida, sinalizando a rejeição de qualquer negociação. Ontem, cerca de 90% dos trabalhadores deram sinal verde para o Sindicato tentar construir uma proposta e evitar as demissões e a redução salarial.” *Tribuna Metalúrgica*, terça-feira, 8 de dezembro de 1998, p. 2; E finalmente: “acordo aprovado garante empregos por cinco anos Os trabalhadores na Volks aprovaram ontem em assembléia o acordo construído entre Sindicato, Comissão e CIPA, e a direção da montadora. Pelo acordo, os trabalhadores terão garantia de emprego pelo prazo de cinco anos, colocando um fim nas constantes ameaças de corte que se arrastaram durante todo o ano.” *Tribuna Metalúrgica*, sexta-feira, 11 de dezembro de 1998, p. 3, grifos do jornal.

228 BARBOSA. Mario dos Santos, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*, p. 129.

229 Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 11 de dezembro de 1998, p. 3.

230 Acordo 11/12/1998. p.2

programação antecipada com o sindicato para diminuição dos dias trabalhados. Nesta renovação do acordo, a semana já estava reduzida e a empresa a usaria, ou não, conforme a sua conveniência. A prática estava muito além daquilo que havia sido firmado nos acordos. Estes ainda permitiam ampliar as possibilidades do capital em dispor da força de trabalho conforme as necessidades da acumulação.

Estas eram algumas condições previstas em alguns itens do acordo como podemos ver,

4.1 A jornada de trabalho dos empregados Horistas de cada uma das fábricas será reduzida, sem redução salarial, de 42 horas para 40 horas semanais, assim que qualquer uma das condições abaixo for atingida: 4.1.1 quando 50% ou mais dos empregados da produção de veículos desta fábrica passem a trabalhar 40 horas ou mais por semana para atender a demanda de vendas, ou 4.1.2 a partir de 01 de julho de 2000. 4.2 as partes se comprometem a negociar e implementar ações que compensem o aumento do custo/hora decorrente desta redução de jornada. 4.3. desde já fica acertado que na implantação da jornada de 40 horas poderá ser adotado o regime de trabalho de 6 dias por semana.²³¹

No ano de 1999, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC junto com outras entidades representantes dos operários, do governo e empresários, assinaram um documento que recebeu o nome de **Acordo Emergencial do Setor Automotivo**, o qual propunha a redução do IPI (*Imposto sobre Produtos Industrializados*) que incide também sobre os automóveis, e sua igual redução sobre o preço dos veículos para estimular o consumo de automóveis. Para que esta iniciativa obtivesse sucesso, programou-se a criação de um sistema, via *Banco do Brasil*, de financiamento. Tudo em função da queda nas vendas de veículos ocorrida em 1999.

Todos aqueles mecanismos firmados no final de 1998 entre operários e a Volkswagen em SBC foram, no final do ano de 1999, renovados.²³² Neste não apareceu nenhuma cláusula significativa que interferisse ainda mais sobre o processo de trabalho. Em função da baixa produção, a empresa se valeu das “flexibilidades” da jornada de trabalho, e praticamente ao longo de todo o ano se usou a jornada reduzida.²³³

²³¹ “Acordo Coletivo, São Bernardo do Campo, 11 de dezembro de 1998, p. 3.

²³² Jornal da Comissão de Fábrica, 25 de outubro de 1999, p. 1.

²³³ O que não impediu os operários de lutarem por melhores salários e melhores remunerações como podemos ver: “os trabalhadores na Volks aprovaram ontem a proposta, que traz uma alteração em relação ao que foi rejeitado na semana passada. Pela nova proposta, as 40 horas passam a valer a partir de novembro, e será aplicada fisicamente em julho. As 69 horas entre novembro e julho trabalhadas além da jornada serão pagas dia 5 de novembro, junto com os seis dias adicionais. No total, são 120 horas que o trabalhador vai receber antecipadamente. Os 5% referentes à recomposição de salário por causa da

O acordo firmado em 1998 venceria no final do ano de 2000, ano em que não foi estabelecido acordo como nos anos anteriores. Manteve-se apenas o que estabelecia no documento de 1997 com a implantação de um novo sistema de produção, com grupos de trabalho, com células de produção. Neste ano ele foi apenas formalizado, pois já estava em vigor desde aquela época.

A redução dos patamares de produção dos anos de 1998 e 1999 em relação ao recorde de 1997 permitiu a fábrica reduzir significativamente o número de operários e dispor de suas jornadas de trabalho de modo a garantir a **maximização do uso da força de trabalho** e da capacidade de competitividade da empresa. Porém estes mecanismos foram utilizados quando a produção se retraiu. Em períodos de alta produtividade, o clássico aumento de ritmo de trabalho é a prática generalizada pelos capitalistas. E foi justamente o que ocorreu nesta planta no ano de 2000.

Para conseguir reduzir tantos postos de trabalho e continuar produzindo, a fábrica se valeu de todos os recursos conquistados frente aos operários. De 1998 a 2000 foram reduzidos 6.000 postos de trabalho só na planta da Anchieta. Nos documentos dos operários, tanto da oposição quanto da situação, temos exemplos destas práticas do capital. Num boletim produzido por integrantes da oposição ligados ao PSTU, afirmavam,

Os funcionários estão trabalhando bem mais, pois a produção aumentou e a quantidade de horas diminuiu. As contratações estão se dando à conta gotas. Desta forma os trabalhadores estão se matando para tirar a produção, o ritmo das linhas está acelerado e o resultado é o aumento no número de acidentes graves. Só este mês já foram 4. Irá aumentar também a incidência das lesões por esforços repetitivos. Seguramente aumentarão também o número de faltas porque ninguém é de ferro.²³⁴

redução da jornada serão aplicados sobre o salário-hora em janeiro. As outras cláusulas da proposta permanecem: reajuste de 10,5% em novembro sem limite; PLR DE R\$ 2.100,00 para o próximo ano dividida em 12 parcelas; prorrogação das cláusulas sociais por dois anos e volta do jubileu de prata. Os seis dias a mais serão trabalhados dois em novembro, dois em dezembro e os outros dois ficam para o próximo ano. Com o reajuste de 10,5%, o delta para recompor o salário passa para o limite de R\$ 2,669,00. Esta cláusula passa a valer também para os mensalistas, que antes não estavam incluídos. Os trabalhadores aprovaram taxa negocial de 4% aos não sindicalizados." Esta taxa significa que o sindicato cobrou dos não sindicalizados 4% dos seus salários para realizar este acordo (Tribuna Metalúrgica, quinta-feira, 28 de outubro de 1999, pág. 3); "a proposta de reajuste salarial negociada pelo Sindicato e Comissão de Fábrica foi aprovada por ampla maioria dos trabalhadores, na assembléia realizada Quinta-feira passada na portaria da Volks. Com a aceitação da proposta, os trabalhadores estão recebendo hoje abono de 61 horas, mais prêmio fixo de R\$ 152,00. O abono, e mais as parcelas de 2,98% que estão sendo pagas desde janeiro, somam o reajuste de 5,2%, que é o mesmo índice conquistado pelos trabalhadores das outras montadoras do ABC, como você pode conferir na tabela." Jornal da Comissão de Fábrica, junho de 1999, p. 1.

234 Jornal Ferramenta, Volks, julho de 2000.

Neste outro documento produzido pela comissão de fábrica da ala majoritária, pediam o retorno da semana cheia em virtude da alta produção. Na época, segundo o jornal,

[...] a cada dia que passa aumentam as condições para a retomada da semana cheia, conforme prevê acordo assinado no final de 1998. Primeiro não **existem mais excedentes**. É só percorrer a fábrica e vamos perceber outra realidade, a de que existe falta de trabalhadores nas áreas e setores /.../ Tem outra questão. Em julho, a jornada passa a ser fisicamente reduzida para 40 horas, e isso é outra condição importante para o retorno da semana cheia.²³⁵

E num outro documento, temos mais um exemplo desta luta constante com a fábrica sobre o ritmo de trabalho:

[...] **mudança na produção aumenta ritmo na Ala 13** - No começo do mês, a fábrica reduziu a distância entre carrocerias de dois metros para 1,6 metro, alegando que esta seria uma modificação exigida pela auditoria geral. A alteração provocou um acréscimo de produção de 27 a 36 carrocerias por dia, aumentando assim, o ritmo de trabalho. A Comissão de Fábrica, CIPA e Sindicato haviam sido apenas comunicados das alterações durante a semana anterior.²³⁶

O leque de opções para suprir a falta de força de trabalho foi mais amplo do que aumentar o ritmo de trabalho. Em negociação realizada em meados de 2000 apresentava outros elementos.

Isso agora é conquista - O Sindicato e a Comissão de Fábrica apontaram o caminho da luta e o que era uma reivindicação agora é conquista. Na assembleia da Sexta-feira passada aprovamos a proposta arrancada na mesa de negociação /.../ **Confirme a proposta aprovada** - PLR de R\$ 2.600,00, podendo chegar a R\$ 2.800,00.; 500 contratações por 12 meses; **300 horistas e 200 mensalistas; 10 sábados com adicional de 50% e mais R\$ 300,00 de prêmio.**²³⁷

Além do aumento absoluto de horas de trabalho, com os sábados adicionais, com a devida “contrapartida”, ou pagamento em dinheiro por este dispêndio extra de trabalho, o capital ainda se valeu da contratação de operários por tempo determinado. Com este amplo *rol*, a empresa conquistou seus objetivos.

235 Jornal Comissão de Fábrica, março de 2000, nº20, p. 1.

236 Jornal da Comissão de Fábrica, agosto de 2000, nº 28, p.4.

237 Comissão de Fábrica, junho de 2000, nº 25, p. 1

Para realizar o desmonte da fábrica/montadora, a Volkswagen valia-se desses mecanismos que foram sendo costurados com os acordos. Como bem podemos observar, as orientações e a práxis políticas no cotidiano dos operários pautou-se, dito de modo popular, no “toma lá dá cá”; cede-se coisas em troca de outras; é a linha política das “contrapartidas”, aliada ao jogo da concorrência estabelecida entre os próprios operários. É o que podemos compreender destes dois trechos de documentos do sindicato. O primeiro afirmava que,

Em maio, a empresa queria a transferência de seis máquinas da Fundição para a Rima, em Minas Gerais. A Volks queria fazer do jeito dela, até que houve a interferência do Sindicato e dos trabalhadores. Resultado: a saída só foi permitida depois da garantia de investimentos na fundição e a manutenção das atividades. O novo problema surgiu com os dias adicionais. A empresa queria hora extra. Não aceitamos e provocamos um acordo que aumentou a PLR para o valor mínimo de R\$ 2.600,00; mais 500 contratações; e dez sábados adicionais com prêmio de R\$ 300,00.²³⁸

O segundo documento esclarecia,

Clarindo disse que a direção da Volks confirmou investimentos na Ferramentaria e na ala 5. A Ferramentaria, **disputando com setores de outras unidades, ganhou a concorrência para fazer o ferramental do PQ24**. Isto significa investimentos de R\$ 8 milhões e a garantia de 111 postos de trabalho /.../ Outro investimento será feito na ala 5, no câmbio MQ013. Parte desse câmbio é montado na unidade da Argentina, mas o setor será desativado. ‘Esse setor virá todo para a planta Anchieta, garantindo mais 70 postos de trabalho’, concluiu Clarindo.²³⁹

Entendemos não só a profundidade daquela linha política apresentada pelo então presidente mundial do grupo Volkswagen, Ferdinand Piëch, de estabelecer a concorrência entre as próprias fábricas, mas o modo de sua efetivação. Na época, um produto fabricado na Espanha era exportado para a Alemanha. A concorrência dava-se em torno de produtos, ou seja, no mercado. O *Mercado Comum Europeu* trouxe esta maleabilidade ao capital. Porém com a outra proposta do grupo de construir plataformas mundiais, a concorrência deixa de estar circunscrita a esfera do mercado e passa ao interior da fábrica, invadindo o espaço da produção. Ou seja, além de todas as economias de escala obtidas com esta “racionalização dos

²³⁸ Jornal da Comissão de Fábrica, dezembro de 2000, nº32, p. 2.

²³⁹ Tribuna Metalúrgica, quinta-feira, 23 de março de 2000, p. 4.

processos”, **construíram-se as condições materiais para colocar os operários das várias fábricas em concorrência uns com os outros**, como afirmamos anteriormente, e como pudemos ver acima, denominadas “garantia de investimentos”. Através de **políticas macroeconômicas que dão livre trânsito ao capital entre os vários países, permite que se dê a articulação entre a liberdade de investimentos e as plataformas mundiais, constituindo poderosas armas do capital contra os operários.**

No entanto as discussões entre as representações operárias, seja da oposição ou da situação, apenas as perdas ou os ganhos salariais, quando fosse o caso, constituíam a preocupação central. É o que podemos ver nestes documentos dos dois grupos. No jornal da oposição o balanço das lutas aparecia assim,

Este ano foi de lutas e vitórias. Foi 10! Este ano que está acabando foi um ano de lutas e vitórias. No começo de 2000 houve a luta pela antecipação do 13º, fizemos a mobilização pela correção do FGTS com uma passeata até o paço; no interior da fábrica houve várias mobilizações no setor de pintura contra o aumento do ritmo de trabalho. Outras mobilizações também ocorrem na Fundição, na Ala 5 e 14, etc. A campanha salarial foi 10. Dobramos até o tribunal do Trabalho (TRT) que considerou o movimento legal e obrigou os empresários a pagar os dias parados. Este movimento só foi vitorioso porque foi unificado e os trabalhadores estavam com disposição de luta. Parabéns companheiros. Só a luta muda a vida.²⁴⁰

No jornal da situação a notícia foi retratada de outra maneira. Segundo eles,

A montadora conformou a decisão na última Terça-feira e os companheiros fizeram assembleias ontem nas entradas dos turnos. A VW pagará os dias parados na greve; os 10% de reajuste definido pelo TRT (Tribunal Regional do Trabalho); e não recorrerá da decisão da Justiça. Em contrapartida, os metalúrgicos cumprirão acordo anterior que previa trabalhar quatro sábados. A medida vale para os 17.500 companheiros na fábrica Anchieta.²⁴¹

O ano de 2000 seria encerrado com greves por aumento salarial e com as discussões para a renovação do acordo firmado em 1998. Apesar de estar previsto por um prazo de cinco anos “a **velha legislação trabalhista não permite acordos**

²⁴⁰ Jornal Ferramenta, dezembro de 2000.

²⁴¹ Tribuna Metalúrgica, Quinta-feira, 23 de novembro de 2000, p. 1.

/.../ **por mais de dois anos**". Em vista disso os sindicalistas propunham: "vamos começar a discutir a renovação do acordo".²⁴²

O ano de 2001 precedeu o início da inauguração da plataforma mundial na planta da Volkswagen na Anchieta e foi marcado por intensas disputas. Novamente a produção continuava em crescimento e os conflitos com a fábrica se deram ao longo de todo o ano.

Em janeiro daquele ano, um documento da oposição apresentava mais elementos sobre o modo como o capital fazia uso das "flexibilidades" firmadas nos acordos. Segundo eles,

depois da decisão que os trabalhadores tomaram na assembléia, em não trabalhar os 6 sábados da forma que a empresa queria, a Volks convocou os funcionários que estão envolvidos com Taubaté para trabalhar a 50%. Desta forma a empresa passa por cima das decisões dos trabalhadores. A Volks quer garantir, a todo custo a produção, que aumentou em função da exportação para o México e para o mercado interno. A empresa quer fazer a negociação como lhe convém. /.../ No ano passado, com o acordo dos 10 sábados a empresa usou os sábados como bem quis e no final ainda obrigou a todos a trabalhar 4 sábados seguidos. Agora é a hora de forçar um acordo global. Mas em 1º lugar não podemos aceitar calados o que a empresa esta fazendo: obrigando os trabalhadores a fazer horas extras. **O sindicato, junto com a comissão, tem que barrar as horas extras.**"²⁴³

Diferente do que propunha a oposição em 22 de maio realizou-se o "acordo coletivo para trabalho extraordinário para fins de aumento da produção, pagamento de abono e pagamento antecipado da 1ª parcela da participação nos resultados".²⁴⁴

Dois pontos deste acordo merecem ser destacados:

1.1 Ficam todos os Empregados da EMPRESA, horistas e mensalistas (responsáveis pelo suporte à manufatura), de acordo com as **consultas realizadas individualmente**, compromissados a trabalhar 6 (seis) sábados adicionais de produção²⁴⁵

E no outro trecho,

²⁴² Jornal da Comissão de Fábrica, dezembro de 2000, nº32, p.1, grifos nossos.

²⁴³ Tribuna Metalúrgica, Volks – janeiro de 2001, grifos nossos.

²⁴⁴ Acordo Coletivo, 22 de maio de 2001, p. 3.

²⁴⁵ Idem, p. 3

4.1 como forma de incentivo para as realizações dos trabalhos adicionais para o aumento de produção mencionados neste acordo, a EMPRESA fará o sorteio de 6 (seis) veículos Volkswagen, modelo Gol Special, código 5Y10A4, cor sólida, sendo 1 (um) veículo para cada Sábado, e serão elegíveis apenas os empregados que, consultados, atenderem a convocação das horas extras.²⁴⁶

Estes mecanismos de dispor da força de trabalho permitiam a fábrica realizar “consultas” individuais. Além dos mecanismos usuais de pressão das chefias sobre cada operário, a empresa valia-se, para atingir a produção desejada, da antecipação do pagamento da PLR, sorteio de veículos e abono de trinta reais por sábado trabalhado.

Não ao acaso, em meados do ano os trabalhadores rejeitaram a renovação do acordo de banco de horas e da semana de quatro dias. O segundo semestre seria particularmente decisivo.

O último acordo que vamos analisar, firmado em 2001 e assinado em 25 de fevereiro de 2002, antecedeu a inauguração da produção do projeto PQ24 que se deu justamente no mesmo mês e ano da assinatura do acordo em fevereiro de 2002.

Em novembro de 2001, tendo em vista a recusa dos operários em aceitar a renovação do acordo do banco de horas, de semana reduzida, de terceirizações entre outras coisas, pouco mais de três mil trabalhadores foram comunicados, por carta em suas residências, que estavam demitidos. A empresa durante aquela semana deixou os funcionários de folga na quinta e sexta-feira, quando receberam o comunicado. Já no primeiro dia da semana seguinte foi decretada greve por tempo indeterminado. No entanto ela realizou-se entre os dias 12 e 19 de novembro.

Durante a greve, o então presidente do sindicato Luiz Marinho acompanhado de outros dirigentes, embarcou para a Alemanha com a proposta de firmar um acordo com o presidente mundial do grupo e evitar as demissões, segundo o discurso dos sindicalistas. Após retornar da viagem, os trabalhadores em assembléia aprovaram o acordo. Vejamos alguns pontos relevantes do que fora decidido na época.

Retomou-se pontos dos acordos anteriores como a semana reduzida, cujo recurso poderia ser, a qualquer momento, utilizado pela empresa, estabelecendo-se apenas um prazo para comunicar os operários. No mesmo sistema, fariam uso de mecanismos para cobrir a redução dos salários; o valor da PLR de 2002 teria um

²⁴⁶ Idem, p. 5 e 6.

valor fixo; retomou-se o Banco de Horas, porém não seria considerado Banco aqueles dias não trabalhados na semana Volkswagen.

Aqueles mecanismos para tornar a força de trabalho mais disponível alcançaria sua forma plena, pois a empresa poderia **“convocar os empregados a trabalharem em regime de Banco de Horas”**, desde que informasse com 48 de antecedência, caso fosse uma **convocação individual** e uma semana, se fosse **coletiva**. Este tipo de possibilidade não estava presente, ao menos, formalmente em nenhum acordo anterior.²⁴⁷

Uma das razões da recusa em aceitar anteriormente o banco de horas foi justamente o descontentamento dos operários frente ao uso que a empresa fazia. De tal modo, a ampliação do uso deste mecanismo veio acompanhado de “contrapartidas”, não em forma monetária, mas estabelecendo que uma parte das horas realizadas seria gozada pelos operários em suas férias.

O capital havia conquistado o máximo de mobilidade em usar a força de trabalho conforme os ditames de sua lógica. Inicialmente os acordos eram estabelecidos como formas de troca, porém, cada vez mais foram sendo impostas aos operários, perdas na suas condições de trabalho.

Foi o que ocorreu com **“a criação adicional de duas tabelas salariais para empregados horistas a serem contratados após a assinatura deste acordo...”**.²⁴⁸ Distinguiu-se dois tipos de atividades na empresa: **“non core”** e **“core”**. No primeiro caso seriam aquelas áreas que não seriam de domínio exclusivo da Volkswagen e que seriam transferidas se existissem no mercado empresas que as desempenhassem como finalidade do negócio. A tabela salarial das áreas atingidas seria rebaixada em 28% em relação ao que estavam sendo praticadas. No segundo caso, as atividades ou processos de industrialização próprios da empresa, a tabela salarial seria acrescida de 3 ‘steps’ no início de cada faixa salarial, ou, para ser mais claro, seriam criados mais três níveis salariais, sendo o primeiro de 30% abaixo do piso que era praticado; e ainda aumentariam em 18 meses o tempo total para a progressão salarial.

Neste mesmo período firmava-se também o processo de externalização de partes da produção, assim como de realizar em algumas áreas, a terceirização,

²⁴⁷ Acordo Coletivo, 25 de fevereiro de 2002, p. 10.

²⁴⁸ Idem, p. 12.

deslocando os operários para outros setores da empresa. É o que apresenta o jornal da Comissão de Fábrica,

Terceirização/modernização - Fundição, KTL (pecinhas), motoristas de testes e observadores de QA. Estes setores serão terceirizados e os trabalhadores realocados para a manufatura. Ala 18 e pé de mola – Setores a serem modernizados, com o aproveitamento dos trabalhadores excedentes nas áreas de manufatura. Logística e P&A (ala 21) Os trabalhadores dessas áreas serão transferidos para a manufatura. Os novos trabalhadores contratados para esses setores terão tabela salarial diferenciada ²⁴⁹

Na execução do programa de demissões voluntárias, cujo mecanismo, ao contrário do que vinha acontecendo, direcionava claramente pela primeira vez os operários que a empresa desejava desligar. Através da concessão de licença remunerada de 1500 operários até 31 de janeiro de 2002, a empresa esperava que aderissem 700 operários ao programa. Somente para estes operários, que estavam afastados, seria efetuado o pagamento, além do pacote previsto, de um adicional de R\$ 3.000,00 reais a quem aderisse ao PDV. Se o número de adesões não alcançasse os 700, a empresa completaria com os empregados que estavam em licença remunerada.

Foi-se construindo ao longo destes anos mecanismos que permitiram ao capital fazer uso de todo o potencial dos meios de produção instalados ao longo da década de 1990 e início de 2000 com a inauguração da plataforma PQ, os quais exigiam uma força de trabalho “disposta” a não bloquear o aumento da produtividade como estratégia de luta política.

3.3 - A subsunção no processo de trabalho.

A planta de São Bernardo, como procuramos apresentar, agregava um aglomerado de processos industriais e, portanto concentrava uma gama variada de processos de trabalho que se articulavam. Neste processo inconcluso de subsunção do trabalho, este conjunto de atividades foi sendo transferido a outros capitais. De tal modo o que vamos analisar nesta fase final é fundamentalmente a “espinha dorsal” do “sistema ósseo” do processo de trabalho, tendo a plataforma PQ como foco.

A subsunção do trabalho ao capital analisado por Marx baseava-se na divisão do trabalho ou na introdução da maquinaria. Nas indústrias automobilísticas e especificamente no “chão de fábrica” da Volkswagen na Anchieta, que constituem nosso objeto de estudo, o princípio da produção não é inteiramente objetivo e nem subjetivo. Na verdade o princípio do processo de trabalho na indústria automobilística, não propriamente da indústria manufatureira, nem mesmo da indústria mecanizada, na verdade ela possui um sistema “híbrido”. Os trabalhadores são inseridos numa estrutura objetiva, a linha de montagem; recentemente introduziu-se nesta um sistema automático, a estrutura de robôs; em alguns setores tem-se o processo de trabalho estruturado a partir da “cooperação de máquinas”. Porém este sistema objetivo quando se refere à linha de montagem, diferente daquele explicado por Marx, tem que se adaptar também ao trabalhador no que tange a velocidade, a disposição dos equipamentos, altura, peso entre tantas outras coisas; mesmo os robôs sendo programados para realizar cada ciclo produtivo num tempo próprio, não se podem alterar o ritmo das outras fases da produção para além da capacidade humana, pois mesmo entre estes equipamentos, e na seqüência deles, existem fases realizadas pelos operários. Por um outro lado a tendência nos setores onde os trabalhadores não foram substituídos, apesar de permanecer o princípio da divisão do trabalho, não se fundamenta mais na contínua divisão das tarefas, mas no sentido inverso, de agregá-las o máximo possível. Neste poderoso complexo produtivo temos ainda a necessidade, dada à característica do produto, de trabalhos artesanais e manuais que exigem bastante experiência do trabalhador. Junta-se a isto a aplicação da informática como instrumento de trabalho criando novas formas de cooperação, dando origem a novas profissões ou alterando as já existentes. Todas estas nuances marcam a imprescindibilidade de significativa quantidade de operários no processo de trabalho.

Desta apresentação compreendemos que a subsunção sobre o trabalhador coletivo, pressupõe como ponto central, a sua própria existência e a necessidade do capital na contínua ampliação da exploração. Vejamos como esta articulação do capital foi tornando o trabalhador individual mais dependente do trabalhador coletivo no processo de trabalho capturando-o para torná-lo uma “carcaça de tempo”.

A “nova” política de produção da empresa de “integração dos empregados com o processo produtivo”, visava construir uma “nova cultura”. E quando se diz empregados está se considerando inclusive os níveis hierárquicos. Neste processo também inconcluso, o capital foi reconstruindo as formas de cooperação do trabalho, até então baseadas na divisão do trabalho e no uso de maquinarias. Esta cooperação que se estabelecia entre os operários baseava-se na solidariedade, ou seja, na cooperação “espontânea” no processo de produção. Estas formas de cooperação começaram a trazer-lhes maior poder de controle sobre o ritmo de trabalho. Este poder, em parte o desconhecimento do baixo escalão das chefias sobre o processo de produção, constituíam empecilhos para a ampliação da exploração da força de trabalho.

A capacidade de comunicação estabelecida entre os operários não se baseava nas mais modernas tecnologias microeletrônicas, mas apenas no grau de confiança construída entre eles, incluindo aí os representantes políticos. Alguns relatos de sindicalistas nos confirmam esta capacidade de articulação dos operários. Neste trecho que reproduzimos abaixo, e que já citamos em outro momento deste trabalho, aparecem idéias de um operário referente a esta questão. Comparando com o presente, meados de 2006, em que considerava que havia uma política de não-confronto com a empresa, de colaboração por parte da representação sindical da ala majoritária ligada ao PT, ele afirmava,

[...] até 1995, não tinha esse papo não, era quem pode mais, chora menos. Quando ela [a Volkswagen] mandava embora de fato, e as vezes a gente não conseguia reverter o processo, muitas vezes quando você fazia uma greve na campanha salarial, um movimento específico que a gente saia derrotado, esse momento ela tinha oportunidade dela mandar a gente embora. No dia-a-dia, vou mandar o João embora, pára o setor, o João não voltou, no dia seguinte a fábrica inteira estava parada, e eles sabiam disso.²⁵⁰

O grau de solidariedade no interior desta fábrica era tão grande que os dirigentes sindicais não precisavam circular por toda a fábrica para organizar uma paralisação, e parar na época um contingente de mais ou menos vinte e seis mil operários, por causa de um “companheiro”.

250 Entrevista com operário 5 no dia 14 de junho de 2006 na cidade de Santo André.

Uma das iniciativas da empresa foi no sentido de minar esta solidariedade de classe que os operários construíram cooperando no processo de trabalho, mesmo estando sob os ditames do processo de valorização.

Há um aspecto fundamental para se compreender as iniciativas da empresa em virtude daquela construção operária. Quando fizemos um entendimento sobre esta problemática nos fundamentando em Marx, apresentamos a idéia de que no processo de trabalho por mais dividido que esteja, por mais que o trabalhador individual dependa do trabalhador coletivo, do ponto de vista técnico e considerando isoladamente que esta tarefa seja muito simples, ou considerando aqueles trabalhadores que operam máquinas, o domínio sobre a complexidade do processo de produção, pertence ao trabalhador coletivo. O saber-fazer, o conhecimento, não abstrato do processo, mas baseado na práxis, é inalienável dos trabalhadores e só a eles pertence. E isto constitui o limite que o capital encontra para subsumir completamente a classe operária. Esta imprescindibilidade dos operários no processo de produção impulsiona o capital a desenvolver métodos, técnicas, mecanismos políticos, ideológicos, coercitivos, entre outros, que sejam capazes de “dobrar” a classe operária.

Os operários não só estabelecem uma cooperação no sentido político, baseada na solidariedade, como participam efetivamente da composição das formas técnicas de trabalho. Aqui queremos frisar o sentido de participação e não liberdade de estabelecer inteiramente os modos de execução dos processos. Os equipamentos e os processos de trabalho trazidos com a plataforma mundial PQ, por exemplo, foram construídos fora do Brasil por outros operários. Está no controle vontade e saber do capital estabelecer esta cooperação do trabalho, apresentando-a ideologicamente como “ciência”, como “saber”. Quando perguntamos a um trabalhador se eles ajudaram a construir o processo de produção do Polo ele nos respondeu,

Na verdade foi assim, o processo, ele veio como se estivesse em caixote. A linha do Polo vai funcionar desta forma. Existia um treinamento antes de você começar na linha do Polo, que a gente chamava de CTTA, que é Centro de Treinamento Técnico Avançado, e ali eles falavam como ia ser o processo do Polo. O Polo vai ter esse tipo de tecnologia, vai ter isso, vai ter diversos tipos de tecnologia. Você passava praticamente uma semana fazendo,

escutando palestras, fazendo cursinhos de solda, disso, daquilo, e todo o processo da linha que existia no Polo. Então praticamente eles não te perguntavam nada, você fazia aquilo que o processo da linha mandava, o que eles achavam que era o ideal. Aqui você vai fazer isso! O carro tem que vir assim pra você. No começo era dessa forma, né. Com o desenrolar do carretel, a produção foi aumentando aos poucos e o processo não foi dando conta do recado. Os problemas que não deveriam aparecer, foram aparecendo e eles não conseguiam resolver, e foi empurrando com a barriga, empurrando para debaixo do tapete. Ai você dá opinião, como você é da produção, sempre funciona dessa forma, e funciona muito assim ainda; aqui tá ruim, você tem que melhorar e para melhorar você tem que fazer isso. Ai os caras ... tá bom! Fica aí. Se não vier um engenheiro, se não vier da parte da engenharia, se não vier da parte da chefia, meu, você tem que brigar muito para os caras mudar.²⁵¹

A expectativa dos trabalhadores segundo o entrevistado em relação aos procedimentos preconizados era a seguinte:

como nós treinamos, nós queríamos que o negócio desse certo, porque ele vindo como passou para nós, o processo, nós íamos sofrer bem menos fisicamente. O setor que eu trabalho, as ferramentas de trabalho era um torque para você apertar o parafuso, então você tinha que posicionar o batente da porta né, ou da tampa, fecho e posicioná-la no local através de uma marretinha de plástico, batendo para cima e para baixo, para dentro e para fora e dava o torque e dava o aperto, pronto, ajustava. Era isso que era para você fazer. As folgas iam ficar lineares e o faceamento linear. Nunca aconteceu isso. Só na teoria, na prática nós usamos marreta, a gente usa ferro, ou seja, foi-se criando ferramentas para adaptar-se ao carro [...] ai chegou uma hora que não tinha mais como. O encarregado falava assim, Eu quero o carro assim. Não tem como fazer o carro do jeito que vocês querem. No caso ai já é o QA [qualidade assegurada] carro pronto. Mas os inspetores falam, o carro está ruim. Mas não tem como fazer. Não, mas assim a gente não vende. Ai a chefia quebrava o pau lá até chegar no nosso encarregado, ai chegava nele falava assim, oh, meu isso aqui não vai dar para vender. Mas para fazer isso aqui do jeito que vocês querem a gente vai ter que fazer isso, mostrava a ação, tem que tomar essa ação. Pode tomar essa ação? Ai coçava a barba, coçava a cabeça ... faz ai para a gente ver. Ai você fazia uma ação que não estava no processo, no procedimento, ai ficava bom. Ah vai fazendo isso ai até a gente resolver isso daí. Nesse vai fazendo foi ganhando forma, **foi ganhando vida**, foi fazendo parte do processo e hoje está dessa forma. Você tem um milhão de ferramentas ai. Eu usava só uma maletinha para carregar, que era basicamente 3 ferramentas, hoje você tem um carrinho, assim um monte de ferramentas na minha área.²⁵²

251 Idem.

252 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

O processo de trabalho é, em nosso entender, justamente isso que afirma o operário, um ir “ganhando vida”; isto porque ele é um contínuo exercício de pensar, fazer, repensar, refazer, experimentar conforme experiências anteriores, descobrir ao acaso formas mais adequadas, ou seja, uma contínua práxis, que vai se fixando à medida que encontra algumas formas mais adequadas, mas que só chegam nesta situação depois de larga experiência, nunca exclusivamente pela teleologia. O projeto só está pronto na cabeça dos homens só em formas desenvolvidas de trabalho; nas quais muitas tentativas e erros foram cometidos. O exemplo de Thomas Jefferson para descobrir os mecanismos de produzir a lâmpada é exemplar. Depois de muitas experiências, que alcançou por volta de mil tentativas de produzir uma lâmpada chegou-se a um resultado satisfatório. Quando Marx faz a comparação entre o arquiteto e a abelha, parte de um pressuposto fundamental o qual não se costuma citar.

Antes de tudo, o trabalho é um processo entre o homem e a Natureza, um processo em que o homem, por sua própria ação, media, regula e controla seu metabolismo com a Natureza /.../ ao atuar, por meio desse movimento, sobre a Natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências nela adormecidas e sujeita o jogo de suas forças a seu próprio domínio. **Não se trata aqui das primeiras formas instintivas, animais, de trabalho.** O estado em que o trabalhador se apresenta no mercado como vendedor de sua própria força de trabalho deixou para o fundo dos tempos primitivos o estado em que o trabalho humano não se desfez ainda de sua primeira forma instintiva. **Pressupomos o trabalho numa forma em que pertence exclusivamente ao homem.** Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e a abelha envergonha mais de um arquiteto humano com a construção dos favos de suas colméias. Mas o que distingue, de antemão, o pior arquiteto da melhor abelha é que ele construiu o favo em sua cabeça, antes de construí-lo em cera. No fim do processo de trabalho obtém-se um resultado que já no início deste existiu na imaginação do trabalhador, e portanto idealmente. Ele não apenas efetua uma transformação da forma da matéria natural; realiza, ao mesmo tempo, na matéria natural seu objetivo, que ele sabe que determina como lei, a espécie e o modo de sua atividade e ao qual tem de subordinar sua vontade.²⁵³

Esta teleologia é resultado e não início do processo, do ponto de vista do desenvolvimento do trabalho. É ponto de partida somente nos estágios mais amadurecidos. Entendemos, porém, que todo o processo em maior ou menor grau

sempre constitui um “ganhar vida”; sempre há possibilidade de transformações, de descobertas, esta é a base que permite ao capital, continuamente, impulsionar as forças do trabalho a favor da acumulação. Só se alcança esta capacidade de criar primeiro mentalmente, antes de se objetivar, quando a força de trabalho deixou para a “pré-história” as suas formas primitivas. Trabalho é fundamentalmente práxis.

Porém o capital, como afirmava Marx quando se referia à manufatura, faz de todo o desenvolvimento, a falta de desenvolvimento. Esta é, a nosso ver, uma tendência constante que o capital vai direcionando nas formas de fazer dos trabalhadores. **E o faz utilizando várias ferramentas, cujo princípio esta em reduzir a criatividade ou variedade para aumentar a quantidade.** Quanto mais artístico o trabalho, mais criativo ele é, quanto mais manual, mais variado pode ser, quanto menos artístico, mais reprodutivo e mais quantitativo ele se torna. Não se trata de dividir o trabalho ou torná-lo supérfluo, estes foram alguns modos históricos de subsumir o trabalhador de ofício tornando-o mais apto à por em movimento a produção, a torná-lo um escravo do tempo, uma “carcaça de tempo”, sendo esta a finalidade a ser alcançada pelo capital. As iniciativas vão, portanto, no sentido de tornar mais eficiente o uso da força de trabalho como um “apêndice do tempo”.

Na indústria automobilística, e, entendemos encontrar na fábrica da Volkswagen na atualidade alguns traços comuns a este ramo produtivo, dada à complexidade do processo de trabalho foi se desenvolvendo outros métodos para subsumir os operários.

O capital precisa cristalizar formas de trabalho para ampliar a produção. É uma condição necessária na lógica da produção capitalista reduzir a variedade não só dos produtos, mas também dos modos de produzi-lo para ampliar quantitativamente a produção. Esta parece ser uma contradição com o que afirmamos em relação ao trabalho sempre ganhar vida, mas este dúbio processo, ganhar vida e cristalizar estas formas para ampliar as escalas de produção, significa que o capital ao invés de ignorar este metabolismo social, encontrou “métodos” de direcioná-lo de acordo com a lógica da acumulação.

Como vemos ao longo deste trabalho isto ocorreu com as plataformas mundiais e com os carros mundiais. Este foi, do ponto de vista da organização do processo de trabalho, o meio encontrado de atingir maior produtividade.

A concretização dessas iniciativas ocorre no “chão de fábrica”, no processo de trabalho propriamente dito. Para realizar tal intento o grupo lançou o *Sistema de Produção Volkswagen* (SPVW), um “novo método de gerenciar” a força de trabalho. Nele estavam alguns elementos gerais da política da empresa frente ao que pretendiam estabelecer aos trabalhadores.²⁵⁴

Nestas diretrizes encontramos alguns princípios que indicam práticas sobre o processo de trabalho, inspiradas pelo tipo de gerenciamento proposto por Taylor, entre o final do século XIX e início do XX.

Numa das entrevistas quando questionamos o operário sobre as chefias antes das transformações, se eles possuíam as mesmas atribuições, se cumpriam a função de ser como ele afirmou, um mediador entre trabalhadores e a empresa, ele respondeu que,

[...] não existia até porque as chefias não eram capacitadas para isso. As chefias eles eram... tirando ...antigamente muito antigamente quando tinha feitor, que vinha naquele processo de nomeação baseado na escravatura né, como se fosse escravo, **feitor**, líder, tudo isso daí tinha antigamente na Volks. Isso daí no final dos anos 80, na década de 80 isso foi praticamente eliminado com o movimento sindical, com as greves, com o endurecimento, mostrou que... então estas pessoas que eram muito antiga na fábrica elas foram embora... as novas pessoas que hoje passam a ser chefias que hoje as pessoas velhas, que raramente você acha na fábrica, eles já vinham com **conceito de peão**, de **proximidade com o Sindicato**, tinha interesse, participação na Comissão, então a fábrica não tinha esse domínio e aí com a **entrada de novas lideranças através das células monitores que passaram a ser líderes, os líderes passaram por um treinamento mais específico** ainda, enquanto a peãozada passou pelo Coração Valente, as lideranças passaram pelo Coração de líder, aqueles encarregados antigos que fizeram o teste e não passaram, a fábrica deu um jeito de espirrar eles porque muitos já estavam em tempo de se aposentar, foram embora, aqueles que passaram no teste passaram por uma reciclagem total e entraram com um **novo conceito**, [...] ela incentivou o curso universitário, mas voltado pra ela, tanto é com um convênio que ela estabeleceu com a UNI-A, a UNI-A trabalhou praticamente nos seus cursos em razão da Volkswagen ...²⁵⁵

254 “O Sistema de Produção Volkswagen (SPVW) é um conceito organizacional padronizado para as plantas Volkswagen, cuja filosofia está baseada na integração dos empregados com o processo produtivo. O foco principal do SPVW é o empregado que, através da aplicação de novos métodos, normas e ferramentas de trabalho padronizados, participa de forma significativa em seu ambiente (posto/equipe/célula) de trabalho. O SPVW é composto de nove (9) elementos que são aplicados de forma integrada, complementares uns aos outros e estão em constante aperfeiçoamento, são eles: trabalho em Equipe; Gerenciamento Visual; Organização do Posto de Trabalho; Trabalho Padronizado; Solução de Problemas/PMC² (Processo de Melhoria Contínua); Sistema de Materiais; Processos Padronizados de Qualidade; TPM (Manutenção Produtiva Total); Qualificação e Treinamento.” Workshop Representação Interna de Empregados Anchieta, 17 e 18 de maio de 2001, p.8, grifos nossos.

255 Entrevista com trabalhador 3 no dia 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

Taylor defendia a idéia de que a empresa deve formar homens eficientes ao invés de querer encontrá-los já preparados por outros: “... nossos líderes devem ser tão bem treinados quanto bem nascidos...”²⁵⁶

Em geral o baixo escalão da hierarquia da empresa provinha do mesmo quadro dos “peões” e a proximidade, a identidade entre estes segmentos no processo de trabalho poderia, como criou em alguns casos, uma cumplicidade no “chão de fábrica”, dificultando a aplicação das diretrizes políticas que o alto escalão desejava imprimir.

Neste processo de formação de um novo conceito de gerenciamento foi exigido da chefia que ingressasse no ensino superior,

[...] e pra estar como líder tem que ter, tem que ter. Então nas atribuições isso daí. E do **relacionamento pessoal passou a ser mais próximo**, deixou de ser aquele chefe que ficava ali de pé... até o conceito de cabines de chefias mudou, antigamente ela era suspensa pra pessoa olhar de cima e ficar vendo todo mundo ali de cima, então ele não tinha participação ativa na produção, **a função dele era vigiar**, ficar olhando, vendo que está trabalhando, quem saiu pra ir ao banheiro, quantas vezes, então ficava desta forma. Então ele tinha uma visão panorâmica /.../ tinha todo aquele **conceito antigo de uma espécie de ditadura da produção**, toda aquela formalidade, feitor, encarregado, vigiar, olhar, pegar, essas coisas assim, então não tinha cumprimento de horário, **hoje é acompanhado também, mas tem uma participação diferente.**²⁵⁷

Vê-se que, no cotidiano de trabalho, os gerentes exerciam as funções de controle fundamentalmente, exercendo uma pressão, digamos psicológica sobre cada operário, não interferindo diretamente sobre o processo de trabalho.

Segundo Taylor, à sua época, a habitual forma de gerenciar a força de trabalho caracterizava-se da seguinte forma,

A direção, habitualmente, compõe-se de capatazes e superintendentes [...] [que] sabem melhor do que ninguém que seus conhecimentos estão muito abaixo daqueles que, em conjunto, possuem todos os operários, sob suas ordens. O administrador mais experimentado deixa, assim, ao arbítrio do operário o problema da escolha do método melhor e mais econômico para realizar o trabalho. Ele acredita que sua função seja induzir o trabalhador a usar atividade, o melhor esforço, os conhecimentos tradicionais, a habilidade, a inteligência e a boa vontade – em uma palavra – sua *iniciativa*, no sentido de dar o maior rendimento possível ao patrão. O

²⁵⁶ TAYLOR, F. W., *Princípios de administração científica*, p. 22.

²⁵⁷ Entrevista com trabalhador 3 no dia 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

principal problema da administração pode ser, então, resumido em obter a melhor *iniciativa* de cada operário.²⁵⁸

De tal modo

[...] o melhor tipo de administração de uso comum pode ser definido como aquele em que o trabalhador dá a melhor iniciativa e em compensação recebe *incentivos pessoais* de seu patrão. Este sistema de administração será chamado de administração por *iniciativa e incentivo*, para distingui-lo da administração científica ou administração das tarefas, com que vai ser comparado.²⁵⁹

Destas posições podemos notar que o fundamental para Taylor consistia na falta de intervenção por parte do capital sobre o processo de trabalho, ou mesmo, o modo como os operários estavam livres para executar as suas tarefas. Somente um sistema de benefícios financeiros poderia “incentivá-los” a colaborar com a empresa nos métodos tradicionais de administração. É verdade que na fábrica da Volkswagen não se gozava desta liberdade de escolher os melhores métodos, mas não havia nenhum sistema de controle eficaz para determinar como o trabalho deveria ser executado.

Uma das transformações que ocorrem na produção foi justamente em diagnosticar, identificar, controlar este metabolismo do processo de trabalho, não somente com base na medição do tempo, coisa que sempre existiu nesta fábrica, mas não prescindindo destas ferramentas, acrescentaram-se outras. E um daqueles elementos do SPVW, era justamente composto pela “gerência visual”. E aquele mesmo operário afirmava,

[...] e aí mudou. Aquele conceito de transparências, cabines no meio da produção, no meio do setor, mais próximo possível, totalmente transparente, de acrílico para os trabalhadores ver o que está acontecendo. Antigamente as cabines eram fechadas, muitas vezes as cabines eram pintadas pra ninguém ver a chefia lá, ou meia parede pintada. Então tudo transparente pra ver tudo que a chefia está fazendo e **a chefia começou a ter participação maior no processo de acompanhamento de estar conversando com os trabalhadores** de estar estabelecendo algumas dinâmicas muitas vezes.²⁶⁰

258 TAYLOR. F. W., *Princípios de administração científica* p.38.

259 TAYLOR. F. W., *Princípios de administração científica* p.39.

260 Entrevista com operário 3 em 02/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

As propostas na teoria taylorista para gerenciar a força de trabalho são muito semelhantes às essas. Segundo Taylor,

Na administração científica, a iniciativa do trabalhador /.../ é obtida com absoluta uniformidade e em grau muito maior do que é possível sob o antigo sistema; e em acréscimo a esta vantagem referente ao homem, **os gerentes assumem novos encargos e responsabilidades, jamais imaginados no passado.** À gerência é atribuída, por exemplo, a função de reunir todos os conhecimentos tradicionais que no passado possuíram os trabalhadores e então classificá-los, tabulá-los, reduzi-los a normas, leis ou fórmulas, grandemente úteis ao operário para execução do seu trabalho diário. Esta combinação da iniciativa do trabalhador, com novos tipos de atribuições conferidas à direção, que faz a administração mais eficiente do que os antigos sistemas.²⁶¹

O problema de fundo, à qual estão empenhados os agentes do capital, é aquele identificado por Marx sobre os segredos de ofício. Para este, no entanto, o capital através da ciência rompia com todo o passado dos segredos de ofício tornando social o conhecimento com a aplicação no processo de trabalho dos princípios da ciência. Porém, conforme já argumentamos, em todos os processos de trabalho que vão surgindo, os operários encontram meios, em maior ou menor grau, de aumentar ou diminuir o ritmo de produção e se valem do desenvolvimento destas técnicas. Os princípios fundamentais destas alternativas capitalistas consistem em revelar os “segredos” do fazer operário sem a aplicação da ciência, da maquinaria, que para Marx constituía a forma mais desenvolvida do ponto de vista do capital, para a extração de mais-valia.

E para alcançar este objetivo, o capital no grupo Volkswagen aplica na atualidade as mesmas iniciativas propostas por Taylor,

É esta combinação da iniciativa do trabalhador, com novos tipos de atribuições conferidas à direção, que faz a administração mais eficiente do que os antigos sistemas /.../ Para sintetizar: sob a administração por iniciativa e incentivo praticamente o problema todo é este: o trabalhador; enquanto, na administração científica, a metade do problema é: a direção.²⁶²

O capital, como vimos, buscou introduzir a **concorrência** entre os trabalhadores em níveis macro-sociais, entre fábricas do mesmo grupo e entre

²⁶¹ TAYLOR, F. W., *Princípios de administração científica* p.40 e 41.

²⁶² Idem, p.41.

trabalhadores de diferentes países. A cooperação do trabalho torna-se, sob a lógica do capital, concorrência entre diferentes grupos de trabalhadores, isto se estes não forem capazes de se organizar na mesma dimensão que o capital os faz concorrer.

Este processo de concorrência entre os operários foi sendo introduzido na cooperação no interior do processo de trabalho. Isto foi sendo instaurado com a estruturação dos grupos de trabalho. A “iniciativa” e as novas atribuições à hierarquia da empresa trabalham neste sentido.²⁶³

A complexidade do processo de trabalho nesta indústria na linha de montagem – o tempo médio de dispêndio de trabalho – em cada posto já está estabelecido. A pressão do trabalhador coletivo sobre o operário individual para que ele realizasse o trabalho estava dado pela linha. A experiência mostrou ser possível ampliar o ritmo de cada posto mudando-se as formas como se organiza o processo, mudando-se o *layout*, a organização espacial. Mas o trabalhador individual estava dissolvido no trabalhador coletivo, não do ponto de vista do tempo de execução, mas da qualidade do trabalho. É sobre a redução do tempo total de produção que os métodos atuais de organização procuraram tirar o operário deste “anonimato”. Não só tornar conhecido, mas estabelecer um confronto do “desempenho” de cada indivíduo com o do grupo.

Os meios de alcançar estas finalidades foram estabelecidos por meios organizacionais e métodos de pressão no processo de trabalho que, segundo um entrevistado,

A produção praticamente, funciona da seguinte forma, a fábrica com isso ela conseguiu pegar, captar pessoas para estar fazendo a

263 “principais tarefas do líder de célula: administração/organização; gerenciamento/desenvolvimento de pessoal; tarefas operacionais diretas; tarefas operacionais indiretas; otimização de todos os processos; (a qualificação no Sistema de Produção da Volkswagen obedece a novos parâmetros de treinamento, por exemplo: a liderança – gerência – é responsável pela qualificação de sua equipe e executora da maioria dos treinamentos necessários; é essencial o envolvimento direto dos gerentes, supervisores e líderes de célula no treinamento da sua equipe. Este envolvimento torna a correlação entre o gerenciamento e os resultados a serem alcançados maior, estabelecendo um novo parâmetro de qualidade. O líder torna-se menos controlador e mais participativo, executor e responsável pela qualificação da equipe) integração de recursos humanos, tecnologia e processos.” /.../ “Características do líder de Célula: essenciais; liderança; capacidade para assumir responsabilidades; capacidade de análise e solução de problemas; capacidade de julgar e assumir riscos; capacidade de administrar conflitos; capacidade para trabalhar em equipe/liderar grupos; salário Tabela específica.” Auxiliam o líder de célula os seguintes setores: manutenção: efetuar manutenção corretiva; definir e acompanhar introdução de TPM dentro do grupo; implementar ações de manutenção preventiva; garantir padrão de segurança; tecnologia: auxiliar o líder de célula nos problemas técnicos específicos e projetos de melhoria; auxiliar os especialistas/operadores de manutenção nas atividades de set-up; acompanhar a implementação de novos processos e de melhorias contínuas; logística: assegurar uma movimentação de material eficiente assim como nível de estoque correto; garantir o abastecimento diário de componentes e subconjuntos tanto de fornecedores internos como externos; qualidade: dar suporte aos grupos nas atividades de auto-controle; apoio na realização de projetos em melhoria de qualidade; fazer auditoria de qualidade.” As atribuições do membro do grupo seriam: “contribuir na realização dos objetivos do grupo em termos de qualidade, produtividade e melhorias do processo.” O monitor: “é um membro do grupo; treinar novos operadores para as atividades do grupo; substituir os operadores ausentes; salário 7% a mais do que o seu salário individual.” “Cada Célula tem de 3 a 5 grupos; cada grupo possui de 8 a 15 membros e tem um monitor.” 263 Workshop Representação Interna de Empregados Anchieta, 17 e 18 de maio de 2001, p.8, e outros documentos grifos nossos.

política da fábrica, a competitividade entre pessoas na linha isso é qualificado nos quadros que tem, cada célula tem seus quadros que elas chamam de cantos de grupo e ali ela acaba introduzindo a competitividade porque ela coloca, ela menciona os nomes das pessoas nas folhas de absenteísmo para dizer **quantas faltas aquela pessoa teve ou não, o absenteísmo** do setor, então pra que haja aquela cobrança, pô o setor tá com muita falta por causa de você, você falta pra caramba, então, de versatilidade das pessoas, com nome, um quadro, uma folha explicitando, deixando bem claro, quem trabalha em todas as máquinas e quem faz todas as operações e quem não faz, quem faz menos, tudo isso daí, as células implantadas elas geram para a empresas esse retorno de competitividade.²⁶⁴

Para realizar estes procedimentos atribuiu-se aos operários o papel de registrar o processo, ampliou-se o conjunto de suas atribuições, por conseguinte a quantidade de dispêndio de trabalho. Isto em toda a fábrica. Temos aqui um relato sobre o setor de usinagem, mas alguns destes procedimentos também são realizados na linha de montagem. Conforme o operário

[...] cada máquina tem sua documentação, o trabalhador, o que o inspetor fazia antes é o trabalhador que faz hoje, então ele começa o seu turno de trabalho ele tem uma folha chamada **TPM**. Aquela folha tem todas as fotos de vários pontos da máquina que ele trabalha, que ele opera, e ali descreve, como está a situação da máquina, então ali ele escreve se está OK, se não está OK, se está sujo, se está limpo, se está funcionando, se tem óleo, se não tem, ali ele preenche tudo aquilo ali, depois ele vai preencher uma outra folha que é chama a liberação de processo, então ele vai fazer uma, ou duas peças e vai fazer toda a medição dela, pra isso ele teve que passar por um treinamento, conhecer instrumentos de medida, e ele mede, ele vê, tudo. Então se a peça está tudo OK, então ele vai fazer a liberação de processo e tem uma folha com as medidas, com a descrição da máquina, ele vai colocar OK, e tudo e depois disso ele tem uma folha chamada **ADI-BORN**, que ali ele vai ter que registrar a liberação de processos, ali ele registra quebra da máquina, ali ele registra troca de ferramentas que muitas vezes é ele que faz, manutenção, se tem algum vazamento, ele tem que registrar ali e tem que abrir uma **UR**, uma solicitação pra arrumar, tudo ele faz, então ele não só opera, mas ele tem que conhecer de normas, ele tem que conhecer de documentação do posto de metrologia, então o trabalhador hoje, operador de máquina lá hoje na Volks ele conhece de qualidade, que até então isso quem fazia era os inspetores, então você tem um ou outro inspetor de processo, mas não aquele inspetor final de bancada, praticamente acabou. [...] Hoje ele [o Líder de célula] tem que discutir com o trabalhador, por isso que tem essas questões de canto de grupo que ali tem os indicativos de qualidade do setor, da peça que o cara faz, e é ele quem responde, se ele fizer um lote de peças que deu problema, vai saber que foi ele, está tudo

preenchido por ele, ele pode se livrar do problema desde que se ele registrou, olha está com problema isso, e mandaram ele fazer, porque ocorre isso aí, não, pode fazer. Agora se ele **registra**, a obrigação dele é registrar, ele está fora do problema, se ele não registra ele responde pelo problema. Que é o que a fábrica quer hoje rediscutir que é a questão do **re-trabalho**, que ela quer que se o cara gerou re-trabalho ele faça, estende a jornada dele de graça, 2 horas por dia.²⁶⁵

As formas de concentrar atividades são variadas. Neste exemplo os operadores de máquinas passaram a ter a função de manutenção preventiva e de realizar o controle de qualidade. E ainda devem registrar a condição na qual recebem o trabalho. Estas iniciativas da fábrica tinham como objetivo justamente reduzir o tempo de produção.

A liderança, ela pega todos os dados daquela célula e ela coloca nos quadros que sempre está atualizando mensalmente as informações. Então tem que estar tudo, ali consta tudo, desde absenteísmo até o que eles chamam agora de **EWHU** que é uma coisa, acho que é em inglês que seria traduzindo seria **quantidade de horas por homem na produção, então esse é o conceito que a fábrica coloca quanto menor, melhor, então quanto menos homens ... quanto menos hora significa menos homens e maior a produção, melhor**. Então esse é o conceito, células elas tinham uma primeira introdução que seria mais a organização do setor e a produtividade e agora eles estão trabalhando com mais coisa que é a contenção de custos, a **versatilidade**, os gastos na área, os gastos no setor, então tem tudo isso daí, eles ampliaram o leque de discussões que as células tem. Na prática algumas coisas não funcionam que é aquele diálogo, aquele monitoramento que tem que ter do monitor e do líder fazer aquelas reuniões para estar discutindo, é muitas vezes em razão da produção muito alta eles não fazem, só fazem quando tem algum **problema no processo**, que aí precisa parar pra resolver.²⁶⁶

A real tendência do processo de trabalho sob o capital é a de reduzir o tempo gasto na produção. Se historicamente isto vinha se concretizando pela fragmentação do trabalho, agora do ponto de vista técnico, temos a tendência a concentração de algumas atribuições, e, portanto, de aumentar a quantidade de trabalho. Por outro lado constitui um instrumento de fragmentar o trabalhador coletivo do ponto de vista político, de jogar um trabalhador contra o outro. Esta é a lógica que procura se construir no interior da fábrica por parte da gerência.

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ Idem.

A cooperação e coordenação entre diferentes operários envolvem uma série de questões não técnicas e que dificultam ao capital obter estas vantagens. Esta versatilidade, a qual o operário se refere, é o que o capital almeja e que nem sempre se realiza. Segundo outro operário, quando questionado sobre esta mobilidade, ele dizia,

Na teoria era para acontecer isso, na prática eu nunca vi acontecer, nunca vi acontecer isso. Acontece assim, porque o cara é meu chapa, entendeu, o cara é meu amigo, eu vou na casa dele depois do trabalho, é amigão mesmo, a gente chama tá caído de serviço, o serviço está meio atrasado, vou dar uma forcinha pra ele lá, uma vez ou outra, senão também acostuma. Faz o seguinte, eu fiz o meu. Nunca vi, nem no Gol, que o sistema de célula era o mesmo, e nem no Polo em lugar nenhum, nem na área que eu trabalho, nem vejo nas áreas próximas a mim ninguém fazer isso. Aquele espírito de grupo, de time mesmo de célula de um ajudar o outro ali nunca teve. Pelo contrário, o cara faz é pra zoar o outro, faz pra zoar o camarada, mas para ajudar não tem.²⁶⁷

As tentativas do capital vão neste sentido, mas a partir do momento que a cooperação do trabalho é forçada, os trabalhadores não estabelecem necessariamente uma relação de colaboração do ponto de vista técnico. O constante atrito seja entre os próprios trabalhadores ou destes com a empresa, restringem as possibilidades de efetivação das metas do capital.

A empresa se valeu de outros mecanismos para combater a construção da solidariedade de classe entre os operários. Algumas dessas experiências podem ser apreendidas pelo depoimento que um operário, nos concedeu. No início

[...] quando estava surgindo o Polo, eles estavam selecionando os funcionários que iam para o Polo, tinha que ter segundo grau, tinha que ter uma ficha boa dentro da empresa, teoricamente pegando o que eles consideravam o melhor dos funcionários. E eu fui um dos escolhidos para ir para o Polo, bem no começo do Polo, na série A0, que são os primeiros carros que começam a sair em testes ainda.²⁶⁸

Nesta atual fase de subsunção o capital não procura mais dividir o trabalho, como temos visto, mas dividir politicamente os trabalhadores. Quanto à divisão do trabalho, o que assistimos é justamente o contrário, agregar as tarefas. Esta foi a

²⁶⁷ Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

²⁶⁸ Idem.

nosso ver, uma tentativa por parte da empresa em criar uma segmentação entre os operários. Ainda segundo o mesmo operário,

[...] na teoria tudo funcionava, a sua opinião ia valer, a formação de líderes ia ser diferente, entendeu, ia ser tudo diferente, mas quando começou a andar realmente a linha, nada disso funcionou. Quando apertou, pessoas que teoricamente não seria, não ia pro Polo porque não tinha grau de escolaridade, eles consideravam, mau funcionário pra Polo, aí foi o contrário. Oh, eu estou precisando de cinco homens no Polo! Aí o encarregado do Gol fazia assim, Pô, eu não quero esses cinco aqui comigo que eles dão trabalho, vai pro Polo. Inverteu a situação. Quando o negócio pegou mesmo, inverteu a situação. Aí misturou tudo.²⁶⁹

A tentativa de criar uma diferenciação entre os operários fomentando a competição entre eles foi, neste caso, engolida pelos imperativos da acumulação do capital e pela relação entre os operários da empresa, não exclusivamente dos “peões”, mas também das chefias. A baixa chefia, responsável direta pela produção, está sob ordens superiores e deve alcançar metas; para atingi-las utiliza-se de protocolos que não estão previstos.

Outros itens destes manuais revelam muito mais seu caráter ideológico do que técnico.

[...] para o novo projeto, o VW 24 X, além de um **incremento tecnológico notável**, e mudanças de processos e sistemas, estão planejadas de 300 a 400 horas per capita de treinamento /.../ Podemos notar **a importância que a VW dá para seus programas e Treinamento e Desenvolvimento na qualificação de seus empregados...**²⁷⁰

A atividade de construir esta “nova cultura” já vinha sendo implantada na fábrica, e, com a inauguração da plataforma do Polo deu-se continuidade a este processo, buscando-se acrescentar novos elementos. O investimento em novas tecnologias e produtos seria acompanhado do aprimoramento dos profissionais cuja prioridade consistia: no “**desenvolvimento comportamental, tanto quanto o desenvolvimento técnico.**”²⁷¹ Através do trecho abaixo se pode entender com clareza o que se espera dos operários no processo de trabalho.

²⁶⁹ Idem.

²⁷⁰ Workshop Representação Interna de Empregados Anchieta, 17 e 18 de maio de 2001, p.8, grifos nossos.

A principal metodologia de treinamento utilizada pela VW atualmente, são os treinamentos vivenciais, que tem por base num primeiro momento explicar conceitos teóricos e depois fazer com que o empregado vivencie situações reais de trabalho. É muito mais vantajoso em termos de aprendizagem, fazê-lo vivenciar uma situação real de trabalho para que possa relacionar com os conceitos teóricos explanados em sala de aula. Por exemplo: num curso de solda **é primordial mostrar aos envolvidos as consequências de uma solda mal realizada, mostrando-lhe um veículo no ‘crash test’ do que apenas explanar os tipos de solda em sala de aula.**²⁷²

Segundo o depoimento que um operário nos concedeu, o sistema de treinamento para a plataforma do Polo era realizado

[...] em grupos. Por grupo era questão de uma semana. Cada grupo treinava durante uma semana. Para depois ir para a produção. Até isso foi reduzido. Como tudo na Volks sempre atrasado, então o plano de lançamento do carro atrasou, o plano da data de produção atrasou, a Alemanha, começou a cobrar o pessoal daqui, _ por que que não sai, por que que não sai, por que que o carro não está na linha? Ai [o treinamento que] era uma semana, caiu para 3 dias; daqui a pouco não tinha mais treinamento, o cara do Gol vinha direto para a produção, ai um colega que estava ali explicava pra ele, olha, é assim assim assim, é assim que faz. E o cara começava a fazer e ia embora.²⁷³

Segundo o operário, “quando a produção começou a aumentar se /.../ [seguíssemos] aquela cartilha **não dava tempo**, a própria chefia foi quebrando isso, foi te obrigando a passar por cima de regras que a própria Volkswagen criou”.²⁷⁴ Do ponto de vista técnico a subsunção do trabalho ao capital seguiu na direção da automatização microeletrônica, mas de modo seletivo, somente nos processos que permitiam a aplicação da ciência, pois na indústria automobilística nem todos os processos podem ser introduzidos estes tipos de equipamentos.

A automação está presente na produção desde o século XIX. Quando Marx fez suas análises do processo de trabalho, já existiam processos de trabalho automatizados, como era o caso das indústrias têxteis. O diferencial neste final de século XX e início de XXI são os equipamentos automáticos microeletrônicos, e os

271 Idem, p.12, grifos nossos.

272 Idem, p.2, grifos nossos.

273 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

274 Idem.

computadores, criados em meados do século XX e que foram introduzidos nas indústrias por volta dos últimos trinta anos.

Juntamente com a instauração da plataforma PQ passou-se a se fazer uso de alguns programas computadorizados na fase de concepção do veículo, que permitiam simular o funcionamento das ferramentas, eliminando grande parte do trabalho manual que era feito, na área da modelagem, para construir “meios auxiliares” que são os moldes para produzir o veículo. Desde a década de 1990, a fábrica fazia uso de sistemas computadorizados para elaborar ou modificar os seus produtos. No entanto estes programas eram os mais modernos e permitiam que se fizesse a visualização dos processos virtualmente. Segundo um entrevistado esses programas denominados Catias,

[...] são mais internos para a indústria automobilística, hoje eles conseguem fazer o funcionamento de uma porta, eles montam um coubein virtual, e vendo o funcionamento já sabe se a ferramenta vai ter um bom trabalho, se ela vai recortar, na hora de repuxar, na hora de dobrar, onde vai ter problema, isso já se desenvolve um pouco mais nos computadores.²⁷⁵

Este programa permite construir um “**protótipo virtual**” e através dele verificar como ficarão as modificações a serem realizadas, seja do ponto de vista das formas do carro ou funcional. Anteriormente a cada modificação, ou desenvolvimento de um novo produto era necessário construir um protótipo todo em resina. Agora com este programa antecipa-se a resolução dos problemas e os “resolve virtualmente”. Só depois disto feito é que se constrói o protótipo em resina. Economiza-se tempo, pois se torna mais rápido realizar os acertos no programa computadorizado, do que no protótipo. Este processo de trabalho não resolve todos os problemas, algumas ainda são construídas manualmente, pois, “algumas peças ainda não se conseguem desenvolver no computador, ainda tem que fazer no visual, e este visual é feito de resina, de isopor, ou massa plástica, tudo com o intuito de ver como algumas formas vão ficar. **Mas antigamente eram muito mais coisas feitas assim.**”²⁷⁶

Esta fase do processo de produção que utilizava uma força de trabalho com características artesanais e artísticas antes da utilização dos computadores e de

²⁷⁵ Entrevista com operário 4 em 30/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

²⁷⁶ Idem.

alguns programas, não estava subsumido realmente pelo capital. Ele mantinha características que possibilitavam aos operários ter o domínio completo do tempo de trabalho. A pressão exercida por eles não tinha materialização nos meios de trabalho, era inteiramente disciplinar. Com estas “ferramentas”, estes meios de trabalho, cristalizam-se no equipamento parte do conhecimento destes trabalhadores. Isto é possível uma vez que os produtos irão manter características muito semelhantes. Do contrário, para se ter algo inteiramente novo, seria necessário uma força de trabalho bastante qualificada e que desenvolvessem os produtos artisticamente.

Em uma conversa com um operário que trabalhou durante trinta anos na Volkswagen Anchieta, na parte de projetos, como desenhista projetista, disse ele: “a prancheta é acadêmica”²⁷⁷. Queria ele dizer que qualquer processo de criação começa na prancheta. Ainda segundo este trabalhador, já existiam programas computadorizados na fábrica bastante complexos que permitiam desenvolver alguns produtos, mas só sabia utilizá-los aqueles que já possuísem muita experiência com a prancheta.

Estes meios de trabalho são adequados para uma produção voltada para grandes quantidades de produtos pouco variados, ou com pequenas alterações. Este é um exemplo do que estamos falando da redução da criatividade para ampliar a quantidade. A redução no tempo de lançamento de veículos é o que motiva o uso destas “tecnologias”. No depoimento a nós concedido por um operário aparece esta justificativa. Segundo ele

isso foi uma coisa que desenvolveu, isso pra processo de produção, pra construção, porque aí a fábrica pra começar... quando você tem um projeto na mão o que acontece, **você precisa desenvolver-lo o mais rápido possível porque senão uma fábrica vai engolindo a outra**, então nós temos duas partes aqui também, porque um pouco que vai misturando aqui o nosso assunto aqui é o seguinte, porque tem a linha de produção e tem o fato de você começar o início de um carro, porque são partes diferentes porque o carro quando você começa a /.../ desenvolver um projeto novo ela procura os meios mais rápidos, pra ela colocar o carro no mercado, então ela precisa construir, antigamente como um carro demorava 4 ou 5 anos você ouvia falar que a Volks ia lançar um carro pra daqui a 4 anos, hoje ela tem condições de fazer em 2 anos e meio, 2 anos por causa dessas novas tecnologias que entrou no mercado. [...] **porque toda vez que você ia fazer um carro, você teria que mudar toda a**

277 Entrevista com operário 8 em 10/12/2007 na cidade de São Bernardo do Campo.

estrutura, tinha que mudar tudo, um monte de coisa, hoje não, ela trabalha em cima de dois eixos, digamos assim né, de medidas que são padrão ali no chassi, ela pode mudar algumas coisas, modelo do carro, isso e aquilo, mas que ela consegue colocar na mesma plataforma. Então o Fox é um modelo novo, e o Polo já estava lá, e a linha Fox-Polo que a gente chama, porque produz tanto Fox, quanto Polo, dependendo da demanda você coloca Fox, ou coloca Polo ou Polo Sedan, ou Polo Ret, é na mesma plataforma. Eu até acredito, eu não sei te falar ainda se esse novo projeto que tem aí, se ele for produzido aqui no Brasil, que tudo indica que seja, ele também entra na mesma plataforma porque a fábrica não vai fugir disso né, porque senão ela tem prejuízo.²⁷⁸

Na linha de montagem a subsunção com base na automação, e, portanto, tendo um caráter técnico, se deu em grande parte na *armação*.²⁷⁹; e de forma discreta, na *ala da pintura*. Nesta área tem-se um sistema automático de máquinas, um processo de trabalho verdadeiramente objetivo, sobre o qual Marx havia teorizado, mas com algumas peculiaridades destes novos equipamentos. Tem-se a confirmação disto através do depoimento que um operário nos concedeu. Segundo ele,

[...] essa parte é a que tem mais robôs mesmo. É assim, você tem uma seqüência de serviços que ainda é feito, vamos considerar no método tradicional, então você pega a lateral interna e a lateral externa, o reforço de coluna, você tem que fazer os parafusos, porca, você tem que soldar, você faz a soldagem normal. A junção da lateral interna com a lateral externa já é feito num processo numa linha robotizada. Na convencional a gente faz na mão mesmo. Você só coloca a lateral de um lado da linha do robô, a outra lateral do outro ela sai montada no processo e automaticamente ela já vai para a parte que vai juntar o assoalho e as laterais, que vai fazer o reforço do teto para seqüência seguinte encaixar o teto, aí já entra o processo de solda a laser, então essa parte toda que junta lateral, assoalho, teto, frente traseira, essas partes todas isso já vai automaticamente. Num intervalo entre um e outro robô é que as vezes você tem trabalhadores, em geral dois, um de cada lado, alguns postos 4 trabalhadores que é para você fazer uma ou outra atividade ou para seqüência do robô da frente, ou complementar uma coisa que não é possível o robô fazer. **Então basicamente a atividade do trabalhador é complementar a do robô.** É porque a solda para fazer a junção dessas partes – sistema de solda a laser – essa solda é feita dentro da cabine específica de laser. O que você

278 Entrevista com operário 4 em 30/08/2006 na cidade de São Bernardo do Campo.

279 Na compreensão de um sindicalista da ala majoritária: "os robôs foram um avanço bastante grande, ele teve a sua importância e aí politicamente a gente falando agora, a fábrica, era uma fábrica muito grande, uma fábrica muito velha, teve bastante investimentos nesta fábrica, na época que teve essa mudança radical que chegou a 390 robôs numa linha de produção, que é um número considerável, teve algumas restrições de alguns trabalhadores, mas a gente conseguiu explicar pra eles e colocar na cabeça deles a importância desta nova tecnologia, porque senão a fábrica não ia sobreviver, se ela não tivesse colocado isso. Isso também antecipa porque você tem uma tecnologia avançada e pra ser competitivo aqui fora, em todos os aspectos, desde investimentos e máquinas pra desenvolver, até na sua produção". Idem.,

tem lá as vezes, é difícil, mas quando tem algum problema você tem um acompanhamento através de um monitor, que o cara da manutenção, o cara da ferramentaria, que está sempre ali naquela área, ele vai fazer o acompanhamento se tem alguma coisa deslocando, se a solda está perfeita se não está. Mas não se põe mais a mão naquilo, já sai o produto montadinho para a sequência.²⁸⁰

O processo de trabalho dos operários nesta parte da linha está submetido às “máquinas”, mas não como “vigias”, nem tampouco “assistindo-as”, mas completando fases para prosseguir o processo. Diferente de outros setores, onde o operário, se atrasar um pouco aquela etapa, “ficar caído de serviço”, ele pode receber a ajuda de um colega. Aqui a pressão torna-se muito maior, porque na sequência terá um robô, e não há possibilidade de passar do tempo previsto.

Na *área da pintura* há uma imbricação entre automação e trabalho artístico. O tempo dos ciclos dos robôs está muito mais determinado pela limitação dos homens, do que o contrário, como ocorre na *armação*. Por conseguinte, um operário entrevistado afirmava,

Bem, a pintura é o gargalo da fábrica, porque outras áreas têm a capacidade de produzir, se você quiser aumentar a produção na armação, você consegue, se você quiser aumentar a produção na montagem final você consegue, mas na pintura você não consegue, então ela limita a capacidade de produção devido ao processo de produção, porque nós da pintura temos uma automação que é bem discreta, bem discreta, não é que nem nas outras áreas. Aqui é um processo digamos assim, artesanal, a pintura é artesanal, não é colocar lá uma peça e pintar, porque eles não automatizaram o suficiente, então hoje a fábrica fica muito na mão do pintor, o pintor ser humano, e o pintor ser humano tem seus limites. Se a linha rodar mais rápido...o pintor é artístico, o pintor ele é um artista, não dá pra você pegar um artista e falar pra ele você vai emendar um quadro atrás do outro hoje e vai pintar 200 quadros. O processo que funciona na pintura é o seguinte: o pintor entra na fábrica e pinta durante uma hora e descansa uma hora, ou trabalha uma hora ou duas e descansa uma hora; normalmente é uma por uma, trabalha uma e descansa uma. Então numa jornada ele trabalha quatro horas e nas outras quatro ele descansa, porque não dá você não rende mais, porque o processo é artístico, é manual, hoje é que está sendo implementada pistola eletrostática, mas antes era na mão mesmo, você tinha que ter noção de distância, de quantidade de tinta, e de um aparelho que mede micros, os profissionais conseguem manter uma camada em níveis bem uniformes.²⁸¹

280 Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

281 Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

Não é possível na indústria automobilística, cuja complexidade envolve tantas fases e métodos tão diferentes, substituir completamente os trabalhos, artísticos ou artesanais. Há processos em que a subsunção assume um caráter técnico, outros continuam se baseando na divisão do trabalho, e nesta nova fase se dá pela integração de máquinas automáticas microeletrônicas e trabalhos “manuais”. Quando questionamos o mesmo operário se havia diferença de velocidade entre o trabalho do pintor e a atividade do robô, ele respondeu:

Não! Porque o sistema ainda está integrado. Porque quando o robô pinta, um humano tem que fazer as partes internas, e tem que depois dar um acabamento. Não adianta nada você pegar...mesmo que o robô fizesse as partes internas, **ia acumular carro para dar acabamento, que aí não tem robô, é um humano.** Se fizer um monte de carro, chegava lá pra dar um acabamento, você tinha que colocar mais humanos para dar o acabamento, e isso é o que eles mais odeiam, falar de humano é arrumar briga.²⁸²

Há um outro aspecto importante dessa relação homem/robô. Na fala de um entrevistado, quando questionado sobre as diferenças entre o trabalho do homem e a atividade do robô, ele respondia,

O homem geralmente é eficiente, no todo e tudo, porque quando é pelo homem que foi feito você chega lá e o rapaz, está pisando na bola, **conserta melhor isso aí,** vê se melhora, mas o robô não, ele está passando o que você programou pra ele passar, às vezes não sai com tanta eficiência assim, as vezes uma massa, uma infiltração, uma pontiação, entendeu? É isso, porque sempre tem aquela falha né? Vai existir essa falha porque feito pela mão do homem...antigamente não existia...nós passávamos, quer ver, de uma produção de 100 carros nós passávamos 10 na prova d'água porque nós acreditávamos que não ia ter vazamento. Hoje nós passamos 100%, porque de 100 carros nós tiramos 10, 20, 30, 40, dependendo do dia até 40 carros vazando com uma pequena infiltração de água, na lanterna, no aterro, na cerpa, no painel frontal, nós temos esse re-trabalho, tem semana que é terrível. Nós ganhamos em tecnologia, mas perdemos desse lado aí.²⁸³

A introdução de robôs eliminou boa parte da intervenção das “mãos” dos operários do processo, de modo que os homens atuam nas partes complementares, para os quais os robôs não foram programados. No entanto a intervenção do homem não deixa de se dar em dois sentidos, os quais representam a nosso ver dois

²⁸² Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

²⁸³ Entrevista com operário 6 em 18/07/2006 na cidade de São Paulo.

aspectos do trabalho: **a intervenção manual e a intervenção intelectual, abstrata.** Na primeira cabe aos homens realizar atividades simples do ponto de vista humano, mas complicadas para serem realizadas por máquinas, mesmo as flexíveis como os robôs. Como são atividades complementares, a intervenção manual vem acompanhada da análise sobre o que o maquinário realizou. No segundo caso aos homens cabe além de acompanharem o processo, já constituindo uma das dimensões do trabalho abstrato, a responsabilidade pela programação dos equipamentos.

A novidade deste tipo de automação, para aquela existente no século XIX, é a de que os princípios mecânicos podem ser alterados pelo trabalho abstrato. Robô é só outro nome para máquinas automáticas flexíveis às quais são comandados por sistemas microeletrônicos. A flexibilidade destes equipamentos está no sentido de serem adaptados para realizar mais de uma atividade. É muito diferente da flexibilidade do ser humano. Na verdade o mais correto seria denominá-las máquinas variáveis. Do depoimento deste último entrevistado, esta diferença é bem clara, o homem é flexível. Se há algum defeito numa chapa, ele vai lá e dá “um jeitinho”; segura um pouco mais o ponto de solda; se os bicos das pontiadeiras estão gastos, ele pode mudar o ângulo do equipamento para que a solda seja realizada com a parte menos gasta etc,. Enfim em função da experiência, em função da capacidade de avaliação do operário, lhe permite corrigir os defeitos ou falhas dos colegas ou dos materiais. Nenhum sistema robotizado irá ter esta capacidade humana.

A qualidade do produto com a introdução dos robôs não é, portanto, o foco. O que está em jogo para o capital é submeter os operários a um fluxo constante de produção, o maior número possível de tempo, com menos interrupções possíveis. No depoimento que um operário nos concedeu, apesar dele considerar a velocidade dos robôs como ponto essencial, entendemos que as demais informações que ele nos traz esclarecem melhor as razões do uso destes equipamentos. Quando questionado sobre a diferença entre o trabalho realizado pelos operários via uso manual dos equipamentos ou via robô, ele considerava que,

[...] na armação não dá para perceber essa diferença, só em questão de velocidade, é porque os robôs são mais rápidos, porque a maioria dos serviços pesados, que eram pesados, que judiavam fisicamente do operador ficou com o robô /.../ Pontiação de chassi, por exemplo,

era uma coisa longa, tinha que ser máquinas muito pesadas para trabalhar, o cara sofria ... judiava mais do braço, da coluna entendeu. A montagem da carroceria, por exemplo, tem o chassi, mais a longarina, mais a lateral, mais o teto, aquela parte toda, toda essa solda hoje é feito tudo automático. Lá na Kombi é tudo no braço ainda. Então isso houve um ganho ... em relação até a produtividade né, porque trabalha com rapidez, você não tem funcionários se lesando, então você deslocou esses funcionários para operações mais leves, onde trabalha com mais velocidade e sem se machucar.²⁸⁴

Uma vez que a linha de montagem agrega este princípio objetivo com outros processos, cujo trabalho continua sendo subjetivo, uma das alternativas encontradas pelo capital para submeter os operários a ritmos mais intensos será sempre reduzir o peso dos equipamentos, melhorar o posicionamento físico do operário, posições ergonômicas, reduzindo ruídos, poluição do ambiente etc,. Tudo isto vai ao encontro das teorizações de Marx de que num processo subjetivo apesar do trabalhador se adaptar ao processo é este que tem que se adaptar ao trabalhador. Precisou muita luta dos próprios operários para que o capital transformasse as condições de trabalho “facilitando” as atividades para aperfeiçoar o sistema e fazer dos trabalhadores elos de tempo.

A nova plataforma veio estruturada prevendo estes protocolos. Os depoimentos de dois entrevistados, referente à área da montagem final, nos esclarecem quais as mudanças que ocorreram em relação aos métodos de trabalho anteriores. Segundo um dos operários,

Outra área que em questão de **ergonomia** ajudou, eu achei bem melhor em questão de barulho e comodidade, a parte do assoalho, por exemplo, do Polo, os elefantes, eles levantam o carro para o operador trabalhar ele entra por baixo ele faz toda a operação ali, ele tá **livre** né, não tem nada dos lados que o atrapalhe, está tudo aberto, não tem nada na frente e nada atrás. Ele está debaixo do carro, o carro em cima como se fosse uma laje, um vão **tudo aberto e tem ventilação**, ele não tem barulho de ninguém trabalhando do lado. O Gol é o contrário. Tem uma plataforma do lado e uma plataforma do outro lado e o cara fica debaixo do carro como se tivesse num túnel, porque ele trabalha debaixo do carro e tem pessoas trabalhando do seu lado também numa plataforma de aço. Então são pessoas pisando do lado dele ali correndo trabalhando ele está num ambiente meio sufocante, porque ele está fechado nas duas laterais e tem um carro em cima. Então não é bom nem de se vê, não é gostoso de se vê. Para quem tem um tipo de fobia ou alguma coisa assim é apertado, é sufocado para trabalhar. Então é

284 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

um outro ponto que no Polo é muito melhor. Talvez por problemas de espaço físico o Gol seja dessa forma. Enquanto um trabalha em baixo do carro em determinado ponto, existem pessoas trabalhando nas laterais também. E no Polo não, enquanto você está debaixo do carro não tem ninguém dum lado nem do outro. **A linha nesse ponto é bem melhor. [Assim como] as peças de montagem foram planejadas para ficar próximo ao operador sem que atrapalhe ele, para ele não ter que se movimentar muita para pegar as peças, isso acontece, está sempre ali próximo dele.** As caixinhas em alguns postos, né, que vai as peças, acabou a caixinha, ele não tem que sair para levar para outro lugar, ele cata aqui, muda daqui joga pra cá aqui vai a vazia e o pessoal da logística passa na rua com alguns carrinhos elétricos, já vem a caixinha, já tira dali e vai posicionando de novo, então o operador para isso ele **não perde tempo.**²⁸⁵

Mudanças organizacionais e alterações da estrutura da linha que permitiram aos operários trabalharem com mais “conforto” tiveram como foco reduzir perda de tempo. Foram os mesmos objetivos com a introdução de alguns robôs na linha de montagem ao quais não realizam a produção como na armação, mas servem apenas como sistema de transportes. Como relata o outro operário,

[...] basicamente essa parte lá o que você tem mais para frente é a colocação de portas, a colocação da tampa, todas elas com dispositivo automático, não tem mais aquele sistema de você colocar manualmente, de prender, o prender ainda é manualmente, mas o colocar você tem equipamentos que colocam – é uma espécie de um braço tá certo, mecânico que já tenta colocar dando a ajustagem que deve ser feita. O trabalho do operador nesta parte basicamente é parafusar, fixar a tampa dentro dos parâmetros que é dado pelo próprio equipamento. O fixar dele tem um torque específico para ser dado, ele vai lá com a parafusadeira deu o torque acabou o serviço dele também. Na parte de portas também você tem um braço que leva e já tenta colocar a porta de certa forma já ajustada, fazendo as divisões de folga, o trabalho é só colocar ajustar acabou o trabalho nosso.²⁸⁶

Uma vez que o imperativo do tempo é o senhor no processo de produção sob o capital, não se trata de implantar “tecnologias” no processo porque representam um desenvolvimento frente aos modos de produção anteriores, pois no caso onde elas se mostraram contraproducentes frente às alternativas manuais, estas “facilidades” foram eliminadas. É o que aparece neste trecho de um depoimento a nós concedido.

²⁸⁵ Idem.

No Finishe que é onde passa a carroceria e aí se monta as portas, as tampas, só que crua, sem pintura sem nada ali, que é a armação, ali, eu não sei o nome do maquinário, tinha umas máquinas que pegavam a tampa dianteira a tampa do motor, um braço mecânico, não ele pegava através de pinças se não me engano, ventosas ... por ventosas aí o cara levava pra, como é articulado, para o carro colocava, aí ela posicionava sozinho, que era para você ganhar todas as folgas, ficar tudo por igual. Ela posicionava sozinho, só que isso levava tempo, demorava ... tiraram. Hoje é, tem a ventosa tudo, só que ela não posiciona sozinha, coloca lá e o pião vai lá com a chavinha 13, nos parafusos solta os parafusos, joga pra baixo, bate pra cá, bate pra lá sobe e desce, hoje é o próprio pião que posiciona. A linha do Finishe, que era nesse mesmo local, ela era não é articulada, mas era ... ela tinha regulagem de altura, que é para posição ergonômica ficar melhor né. Local que você aperta parafuso no pára-lama ele subia para você não ter que ficar abaixando e apertando parafuso em baixo, então dava a posição para você trabalhar sempre em pé. Lugar que era mais alto, ficava baixo ... eliminaram isso hoje. A linha é reta. Você trabalha num lugar que tem que se abaixar, você vai ter que se abaixar. O carro não sobe mais porque perdia tempo.²⁸⁷

A verdadeira técnica utilizada pelo capital no processo de trabalho é a técnica da redução do tempo, e para obter maior produção com menor tempo possível se vale de todos os meios, métodos, equipamentos que estiver à disposição. No depoimento deste outro operário nos certificamos desta diretriz quando ele nos fala sobre a necessidade de consertar imperfeições que ocorrem no processo. Quando se tem

[...] alguma sujeira que grudou no verniz quando secou, alguma tinta que escorreu, alguma coisa, algum retoque, alguma coisa que não foi pintado direito, precisa ser trabalhado, por pintores de acabamento e por funileiros, igual eu falei pra você que acompanha o processo de produção. Eles conseguem desamassar o carro sem estragar a pintura /.../ A Alemanha levou vários trabalhadores aqui da Anchieta pra ensinar esta técnica lá na Alemanha. Porque lá não tem isso. E economiza muito, porque ao invés de você pegar a parte, desentortar, lixar, preparar, pintar, tinta, pinta verniz, seca, você simplesmente desamassa sem acontecer nada com a pintura. Você olha para o carro e olha e fala: isso não volta, e volta. As técnicas e as ferramentas artesanais que eles mesmos fazem. /.../ não é nada industrial assim não. Ele pega, por exemplo, uma barra de aço, vai lá no maçarico entorta nos ângulos que ele acha que vai precisar, lixa, poli, para não ter imperfeições na hora de desentortar e ocasionar ressaltos indesejáveis na chapa, e faz. É a ferramenta dele. Ele pega um toquinho de madeira, lixa, e a ferramenta dele é um pedaço de nylon, molda na posição que ele quer a ferramenta dele, meu, ele faz

286 Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

287 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

a ferramenta dele que ele acha que vai precisar, cada funileiro. Todas as ferramentas básicas todo funileiro tem, mas cada um tem a sua ferramenta; achou um chifre de boi, e fala: ah vai ser bom, vai ajudar lá, que tem uma dureza que não é tão grande, mas que é resistente, ele leva lá e trabalha com ele, o importante é que volte sem estragar o carro.²⁸⁸

Na mesma direção da economia de tempo de produção na plataforma PQ, introduziu-se equipamentos eletrônicos, não por serem mais potentes, mas simplesmente por gerarem menos ruídos, criando condições mais “confortáveis”.

Eu acho que ela é menos barulhenta, é menos barulhenta. Aonde tem máquinas, maquinário para se usar a maioria é elétrica e no Gol é pneumática. Na pneumática o escape do ar faz muito barulho /.../ os equipamentos são melhores, né. Os equipamentos de torque por exemplo, são todos eletrônicos /.../ no eletrônico você não escuta barulho, entendeu? O barulho é como se fosse um rolamento do vidro do carro, Rápido né. E no pneumático é pressão de ar é descarga de ar. Isso o dia inteiro...²⁸⁹

Outro equipamento introduzido na linha reduz o grau de esforço físico no que se refere ao peso, e por isto permite também aumentar neste posto, o ritmo do trabalho.

[...] em alguns setores tem diferenças acentuadas. Colocação de pneu é um bom exemplo. No Gol o cara coloca no braço o pneu no carro aí depois ele apertar os parafusos e no Polo não. Já existe ... tem a máquina, que você pega o pneu com a máquina leva até o carro, então você não faz peso, não faz força. A força que você exerce é só para deslocar o manipulador.²⁹⁰

Para se alterar alguns métodos de trabalho o capital se valeu não de uma simples reorganização do processo de trabalho, mas para que isto revertisse numa economia de tempo, assim como de materiais, foi necessário alterar também o produto. Temos vários exemplos onde houve esta alteração. Citamos aqui um que é bastante esclarecedor. Segundo um entrevistado

O revestimento do teto é uma coisa bem interessante, antigamente era de tecido, envolvia, uma costureira, tinha que recortar, cortar o tecido, colocar as varetas, costurar, pra depois ele ser montado no

288 Entrevista com operário 1 em 25/07/2006 na cidade de Santo André.

289 Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

290 Idem.

veículo. Sabe quantos homens trabalhava? Trabalhava doze homens, com uma lata de cola, um tesoura daquelas que corta bem, tinha que ter mais umas duas de reservas amoladas e uma ou duas facas pra recortar o tecido, passado cola, tudo isso com 12 homens e não dava conta da produção de 230 carros. /.../ [E se furasse o tecido] interrompia a produção. Quer dizer, hoje sabe como é que é, dois pra fazer 350 carros. /.../ e não tem grampo./.../ é só chegar e encaixar, é só chegar do fornecedor e encaixar. É só chegar na carroceria e fazer isso. Colocar umas alças de segurança e vai embora. Isso aí é tecnologia. Que antigamente era feito manual, de tecido.²⁹¹

Os métodos de trabalho onde o tempo é tudo e o homem não é nada, como diz Marx, não promovem necessariamente um desenvolvimento do produto no sentido qualitativo, mas no sentido utilitário, em facilitar e acelerar o processo de montagem. Com a utilização de outro tipo de material evita-se o re-trabalho, o desperdício de material e se efetua um volume de produção, reduzindo-se o número de trabalhadores envolvidos naquele posto.

A alteração da cooperação do trabalhador coletivo desmembrando-o, externalizando partes do processo de trabalho para outras unidades produtivas e, portanto, realizada por outro trabalhador coletivo, faz com que o produto deste último, mesmo que tenha sido feito manualmente, se confronte com o operário na linha de produção como “tecnologia”. Do depoimento de um operário, quando questionado dos motivos que permitiram a redução do tempo de produção dos veículos, explicita-se esta relação.

Foi através de tecnologias, de robôs o maior responsável foram eles, as novas tecnologias. **Porque antigamente era tudo feito a mão**, normal, tudo ali, e hoje tudo é feito...por exemplo lá na Volkswagen, o fornecedor também mudou muito, porque o que a gente chama de painel de instrumento, o painel do carro, antigamente você pegava ali, e colocava fio daqui, conector dali era a maior dificuldade. Hoje em dia não, vem um conector diferente, é só chegar e encaixar, antigamente você trabalhava ...o pessoal do painel monta só painel, trabalhava na produção do Santana, saía sei lá vou chutar uns 230 carros, trabalhava só no painel em torno de umas oito pessoas, só envolvido com o painel, então era cada 15 minutos para você montar um painel daquele, mais ou menos de 12 a 15 minutos, com oito pessoas. Por exemplo, você anda daqui de 12 minutos montando numa linha, hoje não é nem 2 minutos, que 2 minutos, vou chutar dois minutos.²⁹²

291 Entrevista com operário 6 em 18/07/2006 na cidade de São Paulo.

292 Idem.

Noutro trecho da entrevista deste mesmo operário torna-se mais evidente as técnicas utilizadas no processo de trabalho que permitiram obter tamanha produção com a redução de operários da montadora. Isto porque muitos componentes já vinham

[...] pronto. Fora os prejuízos que tinha nas épocas anteriores, porque você ia colocar umas alças de segurança, um pára-sol, aí furava, e as máquinas eram deste tamanho e furava o teto, tinha que arrancar tudo novamente. Hoje em dia não, não precisa disso pra quê? Porque está tudo bem localizado, pra você trocar. Então o amortecedor antigamente a gente só trocava uma parte né? Hoje não né já vem tudo pronto. **Já chega no conjunto e está tudo pronto.** Quando eu entrei na Volkswagen tinha 45 mil pessoas, hoje está com 11 mil e 800. Caiu a produção? Aumentou. E ela está querendo reestruturar novamente e vai conseguir. Porque que ela vai conseguir, o Santana sai de linha porque dava muito re-trabalho era feito manual, então tem umas pessoas envolvidas aí umas mil pessoas, então ela está querendo sacar esse pessoal, E gera um pouquinho mais de mão de obra na Kombi, mas logo logo...ela modificou muita coisa na Kombi, esse motor à água, então ela conseguiu mudar alguma coisa também né, tirar um pouquinho da mão de obra, botou um motor mais moderno né, e ela conseguiu mudar muita coisa. E esse Polo gerou emprego, aliás o Fox? Não. E o Polo também não. Antigamente para fazer um lançamento chegava a pegar umas dois mil até três mil chegava a pegar num lançamento, hoje em dia não existe isso. **Porque o carro já vem pré-montado.**²⁹³

O método de organização via divisão manufatureira do trabalho alongava o espaço ocupado reduzindo ao mínimo as tarefas de cada operário. Uma vez que na linha de montagem o tempo médio do trabalhador coletivo está fixado, isto permitiu alterar a proporcionalidade de cada posto de trabalho. Adensaram-se assim cada fase agregando tarefas, reduzindo-se o espaço ocupado. Isto pode ser o resultado, ou de atribuir a um operário maior número de funções na linha de produção, ou fora dela à medida que os conjuntos já vêm pré-montados. Expandiu-se o espaço ocupado pela produção, reduzindo ao mesmo tempo o número de trabalhadores que cooperam ao adensar cada fase dos processos de trabalho. Não se altera o ritmo da linha, mas o ritmo de alguns postos de trabalho. Deste modo o capital não enfrenta como um todo o conjunto dos operários, mas os operários como um todo individualizadamente.

Adequadamente aos objetivos da fábrica, a linha de motores que estava sendo instalada na Anchieta no ano de 2006, acompanhou o processo de produção

existente na plataforma PQ. Além de prever a montagem de variados tipos de motores, ainda possuía uma estrutura compacta, reduzindo o contingente de pessoas que iria ocupar. É o que nos traz este depoimento que um operário nos concedeu.

Ela trouxe com o dinheiro que ela pegou agora recente, uma linha de motor que lá em São Carlos, ela tinha 120 metros de extensão na Volks, nós temos duas linhas de motores, mais ou menos, 80 a 100 metros de extensão cada uma. Produz motor para o Santana, para Combi, pro Gol, motor para exportação. São Carlos abocanhou uma parte desses motores, mas ali você tinha essas duas linhas para dois tipos de motores, você tinha uma linha que era para motor diesel que era para exportação, para a Argentina, Uruguai e outros países, acho que a Europa usa diesel para automóvel, e uma linha que era para os motores AP. Você imagina uma linha de motores de 80 a 100 metros, você tem nos vários pontos gente trabalhando. Eles fizeram um remanejamento da linha de motor lá de São Carlos, colocaram aqui na Anchieta, preciso passar lá porque já deve estar em funcionamento, só que é uma **linha versátil**, onde se produz qualquer tipo de motor Volkswagen./.../ A linha que era de 120 metros, lá em São Carlos, pra cá eles conseguiram montar para 65 metros. E assim você matou duas linhas. Hoje você tem uma só, com uma dimensão menor, não é só eliminou uma linha, na verdade você eliminou uma linha, certo, e ainda metade da outra, certo, porque não vai ter como ter o mesmo contingente de pessoas trabalhando na metade do espaço. Então ali ela já está gerando também, mais um tanto de excedentes.²⁹⁴

Marx entendia que no processo de trabalho cada fase, seja na manufatura ou na grande indústria, havia proporções matemáticas entre uma e outra. No caso da manufatura, ampliando o número de trabalhadores numa delas, necessariamente ter-se-ia que alterar proporcionalmente em todas as outras. No entanto, nos “cálculos” do capital a matemática foi outra. E Taylor deu uma contribuição importante para o aumento da exploração do trabalho, descobrindo formas de ampliar a extração de mais-valia dos operários sem a introdução de máquinas, assim como com a introdução delas em operá-las com mais eficiência. A proposta de melhorias contínuas já estava presente nas teorias deste autor. Hoje ela é apresentada pelo capital como uma proposta moderna. O princípio continua o mesmo, ou seja, como fazer para que o operário reduza o tempo de execução no seu posto de trabalho. Para Taylor o corpo gerencial deveria determinar cada

293 Idem.

294 Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

movimento que o trabalhador deveria executar. No entanto como ele mesmo afirmava que os administradores – os agentes do capital – “sabem melhor do que ninguém que seus conhecimentos estão muito abaixo daqueles que, em conjunto, possuem todos os operários, sob suas ordens”.²⁹⁵ O método mais avançado de administração consistia na “/.../ combinação da iniciativa do trabalhador, com novos tipos de atribuições conferidas á direção /.../”.²⁹⁶

São exatamente as mesmas diretrizes que vem sendo aplicados pelo SPVW, *Sistema de Produção Volkswagen*, no processo de trabalho, o qual está expresso num trecho do depoimento de um operário. Segundo ele,

PMC ao quadrado – Processo de Melhoria Contínua – e ao quadrado porque tem que ser um negócio permanente, multiplicado. Então atividades que, por exemplo, que era feita por um determinado grupo de trabalho que envolve de 16 a 22 trabalhadores e aí você destaca um encarregado, um monitor (que é um pião só que ele está colocado numa condição que é intermediária entre o encarregado e os trabalhadores) [é aquele pião que os trabalhadores elegem como responsável pelo grupo], uma pessoa da engenharia, um de projetos, e geralmente alguém ligado a concepção, ferramentaria. Eles fazem uma análise do processo seqüencial de trabalho e tentam pensar o que pode melhorar naquele setor. Tem sempre aquele discurso que às vezes até acontece também de tentar melhorar a condição de trabalho. Em alguns aspectos acontece, mas o foco principal, a preocupação principal é minimizar ou diminuir os custos. O PMC ao quadrado junta este grupo faz uma análise de todo o processo e tira uma conclusão de onde pode melhorar o que. **No geral essa discussão termina pegando uma atividade que é desenvolvida por dois trabalhadores e bolando um jeito para que um trabalhador possa fazer aquelas duas atividades.** Então aí o que faz: um ponteia em baixo e o outro em cima, mas se a gente tiver uma máquina que vira a posição ou se a peça virar a posição então se um ponteava em cima, péra aí, não precisa mais dos dois. Você economiza desativando uma máquina, equipamento, espaço, você deixa mais espaço no setor, menos risco de acidente. Todo um discurso bonito, mas resumindo é, você perdeu um trabalhador, além de ter dado uma puta economia porque vai deixar todo o equipamento disponível. Este é o PMC ao quadrado.²⁹⁷

A tendência a “maximização” atinge desde a força de trabalho como os meios de produção. Faz-se uso, não só do programa de melhorias contínuas – mudança das atribuições dos gerentes, como do programa geração de idéias – “iniciativa” dos

295 TAYLOR, F. W., *Princípios de administração científica*, p.38.

296 *Idem*, p.40 e 41.

297 Entrevista com operário 5 em 14/06/2006 na cidade de Santo André.

trabalhadores. Em virtude da produção não alcançar o esperado pela empresa a estrutura dos robôs também foi alterada. Segundo um operário que entrevistamos,

Já na armação tem 400, acho que 409 robôs, bom pelo menos quando do projeto, eram 409 robôs. Foram desativados vários robôs isso eu sei ... através do **sistema de melhoria constante e geração de idéias** né, eles foram adicionando operações ao robô, então acabou desativando muitos para agilizar. Robô que existia para dar 4 pontos apenas. E aí através da geração de idéias e melhoria constante, falava, para dar esses 4 pontos, pode dar aquele, aquele também, **esse robô aqui ficou desempregado, não precisa dele.**²⁹⁸

Esta racionalidade da produção sob o capital está impingida pelos imperativos do tempo e não podem representar para qualquer alternativa de construção de outra sociabilidade, cuja raiz seja o próprio homem, o norte a ser seguido, mas apenas um ponto de partida real que deverá ser revolucionado.

²⁹⁸ Entrevista com operário 7 em 21/06/2006 na cidade de Santo André.

Considerações Finais

A importância dos estudos sobre as formas com que o capital vai direcionando o desenvolvimento das forças produtivas do trabalho social estão, na razão inversa para os operários, de como encontrar formas de se organizar para barrar o aprofundamento que a subsunção vai adquirindo. Este esforço de compreensão tem, portanto, um papel eminentemente político.

No caso específico do Brasil, desde o final da década de 1980 até nossos dias, a dinâmica da luta de classes em geral e, especificamente na indústria automobilística, vem modificando-se. Em nosso objeto de estudo, que se passa na fábrica da Volkswagen, localizada na Via Anchieta, durante toda a década de 1990 até início da década de 2000, não foi diferente.

O conceito que melhor caracteriza estas rearticulações, segundo nossa compreensão, é o de subsunção do trabalho ao capital, entendendo que neste período este processo acrescentou mais elementos à luta de classes.

No cotidiano dos operários a política de abertura do mercado brasileiro o qual colocava ao capital instalado no Brasil os enfrentamentos da concorrência capitalista em níveis internacionais, trazia o desafio do qual posicionamento à classe operária iria tomar diante deste quadro. Os setores organizados dos metalúrgicos do ABC paulista, uma das categorias mais organizadas, dividiram-se entre resistir às iniciativas do capital ou estabelecer um projeto conjuntos, mesmo conscientes quanto às profundas diferenças entre capital e trabalho. De tal modo por um lado encontravam-se os defensores do desenvolvimento sob o capital, com inclusão dos operários sobre frutos deste processo; por outro os setores que tinham uma posição pró-operária, posicionando-se contrários a qualquer das saídas propostas pelo capital.

A problemática posta consistia, portanto, em quais os encaminhamentos as forças produtivas do trabalho social iriam tomar sob a coordenação do capital e como as forças políticas operárias lidariam com estas diretrizes.

A produção voltada à valorização do capital não encontrou entre os operários um contraponto ideológico que fundamentasse uma produção calcada no valor de uso, voltada a satisfação exclusiva das necessidades humanas e que, portanto, pudesse apontar alternativas à classe. Diante da derrocada dos modelos comunistas

do século XX, quais as alternativas que poderiam se apresentar em oposição ao desenvolvimento capitalista? Em que base se assentaria uma produção socializada?

É a isto que chamamos a atenção. Os posicionamentos políticos entre os operários e mais especificamente dos metalúrgicos do ABC tinham como pano de fundo esta questão fundamental: qual tipo de desenvolvimento humano estava em perspectiva, ou noutros termos, quais os rumos que as forças produtivas do trabalho social estavam tomando e quais as posições seriam tomadas frente a elas.

A ideologia presente nos setores organizados dos operários, e de modo geral para o conjunto da classe, consistia em considerar que os novos processos representavam, de fato, um desenvolvimento tecnológico e mais do que isto, inevitável, pois não teria como se contrapor ao “progresso”.

E neste sentido caracterizamos este processo como a subsunção do trabalho ao capital na qual a “nova técnica” envolve mais uma rearticulação da cooperação dos operários, ampliando a dominação do capital para aumentar os patamares históricos de extração de força de trabalho.

O desenvolvimento das forças produtivas do trabalho social comandadas pelo capital mantém a tendência de restringir a força de trabalho individual a “carcaça de tempo”, reduzindo-a ao aprimoramento de execução das atividades em tempos cada vez menores. Restringi-se assim o consumo produtivo da capacidade do trabalhador a economia de tempo, excluindo-o de todo processo criativo. As práticas de gerenciamento que buscam aproveitar-se do conhecimento operário, também são utilizadas nesta direção, não implicando um “desenvolvimento” profissional e nem tampouco um enriquecimento das qualificações dos trabalhadores.

Se a princípio a constituição do trabalho socializado representava a superação das limitações individuais e ampliação das capacidades da espécie, o capital fez de todo o desenvolvimento uma falta de desenvolvimento. A cooperação passa a ser direcionada no sentido de ampliar o conjunto de operários destinados a executar trabalhos reprodutivos, isolados daqueles operários destinados aos trabalhos criativos. Segue-se na direção de restringir a inventividade de um maior número de operários, e de isolá-los ideológica e espacialmente, quando possível, daquele conjunto de trabalhadores voltados a criação, cada vez em menor número.

Quanto mais se desenvolve as forças produtivas do trabalho social sob o domínio do capital e, portanto, mais socializado está o indivíduo, maior controle sobre os operários se estabelece. Isto porque o tipo de cooperação construída vai

colocando em oposição o trabalhador coletivo ao trabalhador individual. O indivíduo torna-se mais dependente do trabalhador coletivo. De tal modo a ação do capital alcança, cada vez, maior amplitude e em contrapartida a ação dos operários fica cada vez mais restrita. Isto ocorre porque as unidades produtivas das indústrias automobilísticas, vão externalizando setores produtivos, e estabelecendo a cooperação de operários numa dimensão cada vez maior. Esta expansão da cooperação na medida em que é coordenada pelo capital e, portanto, alienada nas suas várias dimensões, seja do trabalhador individual, seja do trabalhador coletivo de uma unidade produtiva, impõe-se como força produtiva do capital sobre o trabalho. Ampliando o raio de atuação do capital e restringindo proporcionalmente a dos operários.

Não se trata de uma simples alteração das condições do processo de trabalho, mas de uma rearticulação do poder político no controle da produção social. À medida que o capital amplia o leque de operários que mobiliza e, inversamente, reduzem o número de operários que se articulam; tem-se do ponto de vista da superação desta formação social não um avanço, mas um quadro de derrota política.

Sobre esta questão notamos uma ausência de formulações sobre a estrutura de satisfação das necessidades construídas pelo modo de produção do capital e o que viria a ser um modo de produção socializado. Tal perspectiva é resultado de posições teóricas que partem do princípio de que é necessário derrotar o capital, e, a partir de uma tomada de poder pelos operários ou por sua vanguarda, direcionar a riqueza - que até o momento presente - esta formação social foi capaz de produzir. Consistiria apenas numa redistribuição eqüitativa ou justa dos bens produzidos. Vem destas posições a variada gama de proposições referentes às questões políticas e todas as disputas entre as várias correntes do marxismo que se engalfinham nesta ceara. Não temos conhecimento sobre debates em relação as formas mais adequadas de produzir e de como produzir, mas apenas de quem comandaria o que seria produzido.

A discussão do que se deseja produzir para satisfazer quais necessidades precede ao debate da neutralidade ou não da técnica, utilizar-se-iam os robôs, os computadores, as máquinas CNC, os sistemas de comunicação entre tantos outros meios de produção comandados pelo capital? E este debate constitui um ponto

central na construção de uma ideologia que se contraponha ao pensamento dominante.

Do mesmo modo que é ausente nos meios operários esta discussão, também ocorre em geral na sociologia do trabalho. Isso porque privilegiam o debate do como as coisas são produzidas, ou mesmo, se elas são mais desenvolvidas ou não, porém, ao menos em nossa experiência acadêmica, não colocam, como prioridade, a discussão do automóvel como tecnologia, ou seja, não é posto em questionamento esta “tecnologia” de transportes, ou seja, o porquê da existência dos automóveis.

Por este viés podemos entender que neste discurso não está presente o fato de que estamos diante de uma “tecnologia” de transporte, os automóveis, com mais de cem anos, cujos princípios são exatamente os mesmos. Tecnicamente consiste num veículo de quatro rodas sustentado por dois eixos, movido pelo mesmo motor a explosão com base em combustível fóssil, direção, entre outros detalhes, cujo objetivo é o transporte individual. O que houve em mais de um século foram apenas aperfeiçoamentos desta tecnologia transformando-a em uma das mais poderosas formas de dominação do capital sobre o trabalho, e no principal meio de destruição da natureza. Sem falar na imensa irracionalidade de transformar-se numa arma de destruição de milhões de pessoas, ou mesmo, à lesões irreparáveis, noticiadas na imprensa todos os dias.

É necessário por em evidência este aspecto ideológico da luta de classes tão ausente nos meios operários. A defesa de que se estaria diante das mais modernas formas de produzir, e assim aqueles que a ela se opunham estavam na contramão da história, ou mesmo de que o avanço não poderia ser impedido sem se correr o risco de ficar para trás na corrida pelo desenvolvimento – o que ocorrerá com os países do bloco socialista que os levou a miséria – constituíram numa das poderosas armas ideológicas das classes dominantes para impor seu projeto de “modernização”, ou de aprofundamento da subsunção do trabalho.

Ao contrário do que a propaganda apologética do capital coloca, a “racionalidade” da produção capitalista traz apenas algumas potencialidades que não se transformam em ato, numa perspectiva humanizadora, entre elas a de ter socializado a produção. Nesta socialização os meios de trabalho são consumidos coletivamente e, portanto, economiza-se ao utilizá-los o máximo possível ampliando-se a produção enormemente. O que a torna apenas potência é a nosso ver uma das

principais irracionalidades deste modo de produção: a produção socializada está voltada para um consumo individualizado.

O exemplo dos automóveis é paradigmático. O que é uma prática na produção é inversamente proporcional para o consumo. Uma das formas de sustentar o sistema é justamente o tempo improdutivo dos bens de consumo. Para a maioria das pessoas, seu automóvel passa a maior parte do tempo de vida útil, parado na garagem, ou preso no trânsito caótico das grandes cidades; suas máquinas de lavar roupas passam a maior parte do tempo paradas; suas televisões desligadas, seus eletrodomésticos guardados; sem falar dos itens pessoais que passam anos amontoados nos armários sem serem utilizados. Sem este tempo improdutivo não existiria reprodução do capital. A lógica desta não utilização é justamente a produção para o consumo privado, daí também a lógica da ampliação desenfreada da produção. O que dispomos no capital não pode ser caracterizado indistintamente como riqueza, pois boa parte, ou é lixo, ou dada a obsolescência a que estará submetido, tornar-se-á.

A base da riqueza sob o capital consiste em reduzir o tempo contido em cada produto. Esta é uma das justificativas para se considerar que as forças produtivas do trabalho estão se desenvolvendo. No entanto é possível reduzir o tempo gasto no trabalho, não diminuindo simplesmente o tempo contido em cada produto, mas aumentando o valor de uso deste bem, produzindo, por exemplo, um eletrodoméstico que dure, não 5 anos, mas 80, 100 anos. E se utilizada numa racionalidade humanizadora, seu valor de uso seria consumido amplamente, ao invés de se ter um para cada família de 4 pessoas, fosse destinada para 30, 40, 50 pessoas. Reduz-se assim o tempo de produção não na lógica do capital, mas numa lógica humana, na produção e fora dela.

As necessidades geradas pela lógica de reprodução do capital não podem ser as mesmas de uma produção voltada ao ser humano. É muito comum nos colocarmos os problemas com base nos problemas gerados pelo capital. Este é a nosso ver um dos limites do pensamento que propõe outras formas de reprodução. O exemplo dos transportes continua interessante. Para a cidade de São Paulo argumenta-se que faltam transportes públicos. Este é um argumento entre os mais progressistas, vindo geralmente daqueles que são contra os veículos individuais. O que temos, a meu ver, na cidade de São Paulo é um excesso de transportes públicos e individuais, produzidos e distribuídos pela lógica do capital. O que leva os

trabalhadores a morarem longe dos seus locais de trabalho é justamente pela especulação imobiliária, gerado pela irracionalidade do capital. Pensando numa racionalidade humana, bastaria que as pessoas habitassem próximo ao local de trabalho que teríamos de imediato um excedente de transportes. E se utilizássemos os veículos individuais para transportar o máximo de pessoas que comportam, reduziríamos o volume de transportes necessários e os consumiríamos coletivamente. Conseqüentemente diminuiria o número de acidentes. Diminuiria a poluição e as doenças por ela causadas. Seria uma reação em cadeia que diminuiria enormemente a quantidade de dispêndio de trabalho. Sob a lógica do capital estas soluções soam como uma maluquice.

Sem uma ideologia que revele a lógica da satisfação das necessidades e das demandas geradas no modo de produção do capital não é possível construir uma ideologia que faça frente a ela. E aqui não se trata de um pensamento idealista ao se contrapor a dura realidade impeditiva de se materializar estas questões, mas como um instrumento político para revelar a carga ideológica do capital e que a este interessa mais do que tudo este tipo de “desenvolvimento” das forças produtivas do trabalho social.

Toda a racionalidade humana sob o capital se torna irracionalidade. O capital faz do dispêndio de milhões de forças de trabalho, algo completamente inútil, se contrastado com uma perspectiva humana. Qual o sentido que teríamos de gastarmos nosso tempo de vida construindo muros? Construindo grades? Bombas? Milhões de transportes individuais e uma gigantesca rede que garante o seu uso? Todo o sistema burocrático? O sistema repressivo? As representações políticas? A quantidade de dispêndio inútil de força de trabalho e das coisas fúteis não tem precedentes na pré-história da humanidade.

Se não produzíssemos mais automóveis, para quê os robôs que hoje estão nas linhas de montagem? Esta é a lógica do raciocínio. Se ao invés de produzirmos 90 milhões de televisores, pudéssemos produzir telões para nos deleitarmos coletivamente, quantas máquinas precisaríamos construir?

A lógica de reprodução do capital se assenta numa reprodução privada da vida. Numa produção socializada o raciocínio deve ser outro. Este é o viés que deve ser explicitado. Sem ele de fato não se pode propor que os operários impeçam as modernizações direcionadas pelo capital.

Este é um dos motivos que nos levaram a compreender a necessidade de se pensar uma nova base de produção. A importância em identificar como o capital domina os operários está justamente em pensar como estes devem além de construir formas de se organizar para barrar a ampliação da exploração, a de serem capazes de propor uma nova forma de desenvolvimento, cujo objetivo seja não a produção pela produção, mas a produção para satisfazer as necessidades humanas.

Neste sentido uma teoria da “transição” ou de como enfrentar estes dilemas que o capital desenvolveu e ir construindo outra forma de viver são os esforços que a classe operária deve se empenhar.

Bibliografia

- ALVES, Giovanni. *O novo (e precário) mundo do trabalho. Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: Boitempo, 2000.
- _____. *A crise do capital e as transformações do mundo do trabalho*. In: Revista Novos Rumos Instituto Astrojildo Pereira, nº 25, Ano 11, outubro de 1996.
- ARAÚJO. Angela Maria Carneiro, CARTONI. Daniela Maria, JUSTO. Carolina Raquel D. Mello. *Reestruturação Produtiva e Negociação Coletiva nos Anos 90*. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, nº 16, ano 45, fevereiro de 2001.
- ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao trabalho? Ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez/Unicamp, 1995.
- _____. *Os Sentidos do trabalho: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999.
- Anuário Estatístico da Associação Nacional Fabricadores de Autoveículos, ANFAVEA, 2005.
- ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.). *A reinvenção dos carros. De JK a FHC*. São Paulo: Scritta, 1997.
- AZAÏS. Cristian e CAPPELIN. Paola, *Para uma análise das Classes Sociais*. Revista Brasileira de Informação Bibliografia em Ciências Sociais, nº 35, Rio de Janeiro, 1º semestre de 1993.
- BARBOSA. Mario dos Santos, *Sindicalismo em Tempos de Crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*. Alpharrabio, 2003.
- BENEDETTO. Donatella Di, *Americanismo e Corporativismo em Gramsci*. Revista Novos Rumos. Ano 16, nº 35, 2001.
- BERNARDO, João. *Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores: ainda há lugar para os sindicatos?* São Paulo: Boitempo, 2000.
- _____. *Democracia Totalitária. Teoria e prática da empresa soberana*. Cortez, 2004.
- BIHR, Alain. *Da grande noite à alternativa, o movimento operário europeu em crise*. São Paulo: Boitempo, 1998.
- BLASS. Leila Maria da Silva, *De Volta ao Futuro*. Editora Educ/Fapesp. Cortez, 2001.
- BOITO JR. Armando, *De volta para o novo corporativismo: a trajetória política do sindicalismo brasileiro*. São Paulo em Perspectiva, Revista da Fundação SEADE, Volume 8, nº 3, julho/ setembro de 1994.
- _____. *Neoliberalismo e Corporativismo de Estado no Brasil*. Coleção Mundo do Trabalho. Boitempo.

- BRAGA, Ruy. *A Restauração do capital. Um estudo sobre a crise contemporânea*. São Paulo: Xamã, 1996.
- _____. *A Nostalgia do Fordismo: modernização e crise na teoria da sociedade salarial*. Xamã. São Paulo, 2003.
- BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista, A degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- BURAWOY, Michael. *A transformação dos Regimes Fabris no Capitalismo Avançado*. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, nº 13, ano 5, junho de 1990.
- CARVALHO, Ruy de Quadros e SCHMITZ. Hubert, *O Fordismo está vivo no Brasil*. Revista Novos Estudos, nº 27, julho de 1990.
- CASTRO, Nadya Araújo de. *Modernização e trabalho no complexo produtivo brasileiro*. In: CASTRO N. A. (org). *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Paz e Terra, 1995. p. 15-49.
- _____. e GUIMARÃES. Antônio Sérgio Alfredo. *Além de Braverman, depois de Burawoy: Vertentes analíticas na sociologia do trabalho*, In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, nº 17, ano 6, outubro de 1991.
- _____. e LEITE. Marcia de Paula, *A Sociologia do Trabalho Industrial no Brasil*. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, nº 37, Rio de Janeiro, 1º semestre de 1994.
- CORIAT, Benjamin. *Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/ REVAN, 1994.
- _____. *Ciencia, tecnica y capital*. Madrid: H. Blume Ediciones, 1976.
- _____. *El Taller y el Robot: ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. Siglo Veintiuno, México, primeira edición en español, 1992.
- _____. *A Revolução dos Robôs: o impacto socioeconômico da automação*. Busca Vida, São Paulo, 1989.
- DEL ROIO. Marcos. SILVA Edilene da Cruz. *A crise do mundo do trabalho e a atualidade de Gramsci*. Revista Novos Rumos, Ano 18, nº 39, 2003.
- DIAS, Edmundo Fernandes. *Reestruturação produtiva e luta de classes: um prefácio*. In: *A ofensiva neoliberal, reestruturação produtiva e luta de classes*. Brasília: Sindicato dos Eletricitários, 1996. p. 1-6.
- FERRARI, T. *A sincronia just in time: uma crítica ao modo de fazer contemporâneo*. Lutas Sociais. São Paulo: NEILS /Pulsar nº 7, 2001. p. 25-40.
- FORD, Henry. *Os princípios da Prosperidade*. 3ª edição. Livraria Freitas Bastos, 1967.
- GIANNOTTI. José Arthur. *As diabruras Metafísicas de Robert Kurz*. In Revista Novos Estudos CEBRAP, nº 36 de julho de 1993.

GORENDER, Jacob. *Marxismo sem utopia*. São Paulo: Ática, 1999.

GORZ, André. O despotismo de fábrica e o seu futuro. In: *Divisão social do trabalho e modo de produção capitalista*. Porto: Publicações Escorpião, 1976, p. 87-98.

_____. *Crítica da Divisão do Trabalho*. Série Novas Direções. São Paulo: Martins Fontes, 1ª edição, 1980.

_____. *O Imaterial: Conhecimento, valor e capital*. São Paulo, Annablume, 2005.

GOUNET, Thomas. *Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo, 1999.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006.

KURZ, Robert. *O colapso da modernização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

LEITE, Márcia de Paula. *O futuro do trabalho, novas tecnologias e subjetividade operária*. São Paulo: Página Aberta/Scritta, 1994.

_____. Reestruturação produtiva, novas tecnologias e novas formas de gestão da mão-de-obra. In: *O Mundo do Trabalho*. São Paulo: Página Aberta/ Scritta, 1994.

_____. e BRESCIANI, Luis Paulo, CONCEIÇÃO, José Jefferson. *Reestruturação produtiva e relações industriais: tendências do setor automotivo brasileiro*. In: Revista Latinoamericana de estudios del Trabajo Año 2, nº 4, 1996.

LINHART, Robert. *Lênin, os Camponeses, Taylor: ensaio de análise baseado no materialismo histórico sobre a origem do sistema produtivo soviético*. Marco Zero, 1983.

MARGLIN, Stephen. *Origens e Funções do Parcelamento das Tarefas. Para que servem os patrões?* In: GORZ, A. *Divisão social do trabalho e modo de produção capitalista*. Porto: Publicações Escorpião, 1976. p. 39-85.

MARX, Karl. *O Capital*. Volume I. Coleção Os Economistas. Nova Cultural, 3. Edição, 1988.

_____. *O Capital*. Volume II. Coleção Os Economistas. Nova Cultural, 3. Edição, 1988.

_____. e ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. Coleção Clássicos do Pensamento Político. Vozes, 8ª edição, 1998.

MASCIA, Fausto, Leopoldo, Sznelwar. A Inteligência (não reconhecida) do trabalho. In: *A reinvenção dos carros, de JK a FHC*. São Paulo: Scritta, 1997.

MÉSZÁROS, István. *Para Além do Capital*. Rumo a uma teoria da Transição. São Paulo: Boitempo, 2002.

_____. *Filosofia Ideologia e Ciência Social*. Ensaio de Negação e Afirmação. São Paulo: Ensaio, 1993.

MORAES NETO, Benedito Rodrigues. *Marx, Taylor, Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

_____. *Século XX e Trabalho Industrial – Taylorismo/Fordismo, Ohnismo e automação em debate*. Xamã, 2003.

MORAIS. José Ventura de, *Trabalhadores, Sindicatos e Democracia: Um ensaio bibliográfico sobre democracia sindical*. Revista Brasileira de Informação Bibliografia em Ciências Sociais, nº 41, Rio de Janeiro, 1º semestre de 1996.

NAPOLEONI. Cláudio. *As Máquinas*. In: *Lições sobre o Capítulo VI (Inédito de Marx) de Marx*, Ciências Humanas, 1981.

SALERNO, Mário Sérgio. *Produção, Trabalho e Participação: CCQ e KANBAN numa nova imigração japonesa*. In: FLEURY e FISCHER (orgs.) *Processo e relações do trabalho no Brasil*, São Paulo: Atlas, 1987. p. 179-202.

SOARES, José de Lima. *Sindicalismo no ABC Paulista: reestruturação produtiva e parceria*. Edição Outubro, Centro de Documentação e Cultura Popular, 1998.

SZNELLWAR, L. I. e MASCIA, F. L. *A inteligência (não reconhecida) do trabalho*. In: ARBIX, G. ZILBOVICIUS, M. (orgs.) *A reinvenção dos carros. De JK a FHC*. São Paulo: Scritta, 1997, p. 205-235.

OLIVEIRA. Eurenice, *Toyotismo no Brasil: desencantamento da fábrica, envolvimento e resistência*. 1ª edição. Expressão Popular, 2004.

OLIVEIRA. Francisco de. *De Novo, o Apocalipse. Ou da Inutilidade de (o) ser humano*. In Revista Novos Estudos CEBRAP, nº 36 de julho de 1993.

OHNO, Taiichi. *O sistema Toyota de Produção. Além da Produção em Larga Escala*. Porto Alegre, Artes Médicas, 1997.

PAULANI. Leda Maria, *O papel da Força de Trabalho no processo capitalista de produção – Uma análise dos Dilemas Contemporâneos*. Revista Estudos Econômicos, V.31, nº 4, p.695-721, outubro – dezembro, 2001.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Colapso da modernização ou Crise Cíclica?* In Revista Novos Estudos CEBRAP, nº 36 de julho de 1993.

RAMALHO. José Ricardo, *Controle, Conflito e Consentimento na Teoria do Processo de Trabalho: um Balanço do Debate*. Texto apresentado no GT “Processo de Trabalho e Reivindicações Sociais”, XV Reunião da ANPOCS, Caxambú, Minas Gerais, outubro de 1991.

SANTAELLA. Lucia. *O Homem e as Máquinas*. In: *A arte no Século XXI: A humanização das Tecnologias*. Editora UNESP, São Paulo, 1997.

SANT’ANNA. Denise Benuzzi e ARAÚJO. Hermetes Reis. *Os motores da História In: Tecnociência e Cultura: Ensaio sobre o tempo*. Entrevista com Paul Virílio. São Paulo, Estação Liberdade, 1996.

TAYLOR, Frederick. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Atlas, 1990.

TAUILE. José Ricardo, *Para (re)construir o Brasil contemporâneo: trabalho, tecnologia e acumulação*. Contraponto, Rio de Janeiro, 2001.

THIOLLENT, Michel. *Crítica Metodológica, Investigação Social e Enquete Operária*. Teoria e História.6. São Paulo: 3. Edição, Editora Pólis.

VIANNA. Luiz Werneck, *Atualizando uma Bibliografia: "Novo Sindicalismo", Cidadania e Fábrica*. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, nº 17, Rio de Janeiro, 1º semestre de 1984.

Revistas, dicionário, periódicos e teses.

CATTANI, Antonio David. *Trabalho e Tecnologia- Dicionário Crítico*. 3. Edição. Porto Alegre: Vozes, 1997.

DIEESE. *Trabalho e Reestruturação Produtiva- 10 Anos de Linha de Produção*. São Paulo: 1994.

FERRARI, Terezinha. *Cidade, trabalho e técnica. O mito da produção em tempo real*. Tese de doutorado defendida na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2003.

INVERNIZZI, Noela. *Novos Rumos do Trabalho: Mudanças nas Formas de Controle e Qualificação da Força de Trabalho Brasileira*. Tese de doutorado, DPCT/ IG, UNICAMP, Campinas, 2000.

LEITE, Maria de Paula. SILVA, Roque da. BRESCIANI, Luís Paulo. CONCEIÇÃO, Jefferson José da. *Reestruturação produtiva e relações industriais: tendências do setor automotivo brasileiro*. Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo. Ano 2, numero 4, 1996, pp 79-110. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Idéias. O Averso do Trabalho Ano 9 (2)- 10 (1) – UNICAMP. 2002-2003.

Globalização e Setor Automotivo A visão dos trabalhadores. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, agosto de 1996.

Publicações do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Acordo de Garantia de Emprego, com Flexibilização da Jornada e Novos Investimentos. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, dezembro de 2001.

Redução da Jornada, Limite de Hora Extra e reorganização do tempo de trabalho: As propostas dos Metalúrgicos do ABC. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, 1993.

Reestruturação Produtiva e Emprego na Indústria Metalúrgica do ABC – Uma Visão Atual- Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, agosto de 1997.

Os Trabalhadores e a Terceirização – As propostas dos Metalúrgicos do ABC - Sindicato dos Metalúrgicos do ABC Rumo à Unificação. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, Fevereiro de 1993.

Indústria Automobilística Brasileira - Principais Informações – O Nascimento da Indústria Automobilística Brasileira, Perfil Atual do Setor, Desenvolvimentos Recentes, Reestruturação Produtiva. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, Outubro de 1997.

Rumos do ABC – A Economia Do Grande ABC na visão dos Metalúrgicos do ABC - Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, Outubro de 1995.

Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro – As propostas dos Trabalhadores na Câmara Setorial. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, Março de 1992.

O Trabalho em Grupo nas Negociações de Reestruturação Produtiva no Setor Automotivo. As propostas dos Metalúrgicos do ABC. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, maio de 1994.

Indicadores da Indústria Automobilística Brasileira. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, março de 2000.

Flexibilização da Produção e das Relações de Trabalho no Setor Automotivo. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, outubro de 1999.

Brasil: Perfil Social, Histórico e influência política dos Metalúrgicos do ABC, Desenvolvimento Recente da Indústria Automobilística Brasileira, Estratégia da Ford no Brasil, Tabelas, Sindicato dos Metalúrgicos do ABC-Cut Brasil, Sistema Único de Representação da Ford. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, maio de 2000.

Reestruturação Produtiva e Emprego na Indústria Metalúrgica do ABC – Uma visão atual - Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, agosto de 1997.

Renovação e Reciclagem da Frota de Veículos – As Propostas dos Metalúrgicos do ABC. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, novembro de 1998.

Um Acordo Histórico – As propostas dos trabalhadores da Indústria automotiva e a proposta de acordo firmada em fevereiro de 1993. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, junho de 1993.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 30 de junho de 2000.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias e Oficinas Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico e Eletrônico, Siderúrgicas e Automobilísticas e de Autopeças de Taubaté, Tremembé e Distritos, 15 de fevereiro de 1996.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, dezembro de 1996.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 12 de agosto de 1997.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias e Oficinas Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico e Eletrônico, Siderúrgicas e Automobilísticas e de Autopeças de Taubaté, Tremembé e Distritos, 16 de janeiro de 1998.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias e Oficinas Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico e Eletrônico, Siderúrgicas e Automobilísticas e de Autopeças de Taubaté, Tremembé e Distritos, 11 de dezembro de 1998.

Acordo Emergencial do Setor Automotivo, do Ministério do Trabalho e Emprego, o Ministério da Fazenda, o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, o Ministério Público Federal, os Governos dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, a Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT, a Federação dos Sindicatos de Metalúrgicos do Estado de São Paulo – CUT, a Federação dos Metalúrgicos do Estado São Paulo, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, o Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté, Tremembé e Distritos, o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e de Material Elétrico da Grande Curitiba e demais entidades sindicais de trabalhadores que aderirem à esse Acordo, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – FENABRAVE, e demais entidades empresariais que aderirem ao acordo. São Paulo, 27 de fevereiro de 1999.

Adendo ao Acordo Coletivo de Redução e Flexibilização de Jornada de Trabalho entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 15 de fevereiro de 1996.

Acordo Coletivo sobre Flexibilização de Jornada de Trabalho, Semana Volkswagen e ações que asseguram a competitividade da Fábrica Anchieta, 25 de fevereiro de 2002.

Acordo Coletivo entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 2003.

Acordo Coletivo de Trabalho sobre produção Adicional e Antecipação de PLR, março de 2001.

Acordo Coletivo de Trabalho (Reajuste Salarial, Redução de Jornada, Flexibilidade de Jornada e Antecipação de Desligamento de Aposentados e outros), entre a Volkswagen do Brasil LTDA., e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 12 de janeiro de 2000.

Contrato Coletivo Mercosul – Principais abordagens do Firmado entre a Volkswagen do Brasil, Volkswagen da Argentina e os Sindicatos dos Metalúrgicos do ABC e de Taubaté e o Sindicato de Mecânicos e afins, de Transporte automotor da República Argentina. s/d

Jornais e boletins

Boletim da Chapa 1, *Informação* – Ala 13– nº3– dezembro de 2004.

Boletim da Chapa 1, *Informação* – Alas 2 e 3 – nº1– novembro de 2004.

Boletim da Chapa 1, *Informação* – Ala 13 – nº1– outubro de 2004.

Boletim da Chapa 1, *Informação* – Ala 13 – nº2– novembro de 2004.

Boletim da Chapa 1, *Informação* – Ala 1- nº2– março de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta*, fevereiro de 2007.

Boletim *FERRAMENTA* – *Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta*, maio de 2003.

Boletim *FERRAMENTA* – *Vamos defender a aposentadoria*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, Ano 1, número 03, março de 1998.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks ataca: novamente a História de excedentes!* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, julho de 1999.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks propõe pacote de cortes*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, Ano 2, nº10, novembro de 1998.

Boletim *FERRAMENTA* – *Acordo da Volks; Nem redução de salário, nem demissão*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 1998.

Boletim *FERRAMENTA* – *Campanha Salarial: Reajuste, Jornada Menor, Mais Salário*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, setembro de 1999.

Boletim *FERRAMENTA* – *Estão de Brincadeira*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, Especial Scania, setembro de 1999.

Boletim *FERRAMENTA* – *Este ano foi de lutas e vitórias. Foi 10*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 2000.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks passa por cima da Assembléia e convoca horas extras aos sábados*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, janeiro de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *Trabalhadores viram reféns da Volks*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, fevereiro de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *A volta do Ferramenta: Um balanço necessário*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, março de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks está tirando o couro dos trabalhadores*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, abril de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *Recuo no começo da luta foi bom acordo para Volks*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *A PLR: tem que ser de R\$ 2.600 sem metas*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, março de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Diga não às 300 demissões, exija efetivação dos companheiros*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, setembro de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Cadeias para os corruptos e corruptores, confiscos dos seus bens*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, julho de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Campanha Salarial 2005: A Direção do Sindicato tem que mobilizar os trabalhadores*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, agosto de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Sindicato tem que fazer ato de apoio a greve dos trabalhadores da Volks*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, outubro de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Proposta do Feijó e do Ministro do TST pune trabalhador com 12 dias e Volks só paga 5 dias.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks está enrolando e direção do sindicato não faz nada. PLR não pode ser menor que R\$5.500.* Metalúrgicos do ABC em defesa do clasismo, da unidade da democracia e da luta, setembro de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks sacana, cadê a nossa grana? Se o país tiver lei, o presidente da Volks tem que ser preso.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *O valor da PLR tem que ser de R\$5.885,25 e a decisão tem que ser já.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, março de 2006.

Boletim *FERRAMENTA* – *Sacanagem pura: Volks concede 7% e quer tirar 20%.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *Ato na praça da matriz dia 4/8 (Quinta feira) às 16hs. Vamos protestar contra a corrupção no governo e no Congresso.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, 2005.

Boletim *FERRAMENTA* – *Antecipação da campanha salarial para lutar unificado com outras categorias da CUT.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, 2002.

Boletim *FERRAMENTA* – *Apagão: Trabalhadores estão pagando mais pela luz para ficar no escuro.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, setembro de 2001.

Boletim *FERRAMENTA* – *O Momento é para pensar é hora de organização e união para lutar.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta. S/D.

Boletim *FERRAMENTA* – *A hora é agora Organizar a luta pela volta dos 15% nos salários e fim da semana de 4 dias.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, abril de 2000.

Boletim *FERRAMENTA* – *Acordo que a Volks quer ferra os trabalhadores porque demite flexibiliza.* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta. S/D.

Boletim *FERRAMENTA* – Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, dezembro de 2004.

Boletim *FERRAMENTA* – *Volks-* Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, julho de 2000.

Boletim *FERRAMENTA* – *PLR: Entramos num impasse*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta.

Boletim *FERRAMENTA* – *Venda de veículos aumentam*. PLR de R\$ 3.716 é pouco. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta.

Boletim *FERRAMENTA* – *A Visita do presidente Lula e a produção do Tupi no ABC*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, abril de 2003.

Boletim *FERRAMENTA* – *PLR: R\$ 3.600 no total e 1ª parcela de R\$ 1.000*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, maio 2003.

Boletim *FERRAMENTA* – *Todo apoio à greve dos servidores públicos federais*. Metalúrgicos do ABC em defesa do classismo, da unidade da democracia e da luta, julho de 2003.

Revista *Participação nos Lucros e Resultados* – *A visão dos Metalúrgicos do ABC*- Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, fevereiro de 1998.

Revista Livre Mercado – *Autoridades fecham os olhos à evasão industrial* – Edição 140- Ano XII Novembro de 2001.

Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos – 1956-2006. Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, junho de 2006.

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA- São Paulo, 2006.

Caderno de debates nº1 – Intersindical – *Um instrumento a serviço da Luta de Classes. Reaprendendo o ABC*. Setembro de 2006.

Câmaras Setoriais e Intervenção Sindical. Departamento de Estudos Sócio-Econômicos e Políticos. Publicado pela Central Única dos Trabalhadores- CUT , Nº5, julho de 1992.

Jornal Volkswagen – Publicação dos empregados da Volkswagen do Brasil. *Plano de Reestruturação* – Fase 2. 1ª quinzena - Edição 166, junho de 2006.

Boletim MNN – *Movimento Negação da Negação. Volkswagen em luta na Bélgica*. São Paulo, 5 de dezembro de 2006.

Revista do Diário do Grande ABC – *Quem é Quem no Grande ABC. O desemprego de 618 empresas da região*. Agosto de 2001.

Do Holerite às Compras – Remuneração, preços e poder aquisitivo do tempo de trabalho em 17 municípios com produção automobilística no Brasil – Subsídios para

o Contrato Coletivo Nacional de Trabalho no Setor - Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, junho de 2003.

Revista do Conselho Nacional do Sesi- *A marca da evolução – Parcerias institucionais e interação com a comunidade ganham cada vez mais espaço no Sistema S*. Ano II, nº2, junho de 2005.

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC: *vinete anos de formação sindical*. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC, março de 2002.

Pesquisa Hora Extra e Redução de jornada. Publicado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC, julho de 2000.

Plano de 7 metas para o Setor Automobilístico no Brasil. Proposta de Plano de Governo 2003/2006. Elaboração da Assessoria do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC, março de 2002.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº3 – Ano 2. *O papel do pequeno comércio*. Santo André. Janeiro/Fevereiro/Março de 2004.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº4 – Ano 2. *Observatório da Educação e do Trabalho*. Santo André. Abril/Maio/Junho de 2004.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº6 – Ano 2. *Pólo exportador - Do grande ABC para o mundo*. Santo André. Outubro/Novembro/Dezembro de 2004.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº7 – Ano 3. *Sociedade Civil - Protagonista do crescimento*. Santo André. Janeiro/Fevereiro/Março de 2005.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº8 – Ano 3. *Indústria – A luz mais forte da economia regional*. Santo André. Abril/Maio/Junho de 2005.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº9 – Ano 3. *Porque as exportações crescem tanto*. Santo André. Julho/Agosto/Setembro de 2005.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº10 – Ano 3. *Investimentos dão novo ânimo ao Grande ABC*. Santo André. Outubro/Novembro/Dezembro de 2005.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº11 – Ano 4. *Universidade Federal – Inovação e tecnologia, os novos desafios*. Santo André. Janeiro/Fevereiro/Março de 2006.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº12 – Ano 4. *Santo André – Qualidade de vida e trabalho atrai pessoas e investidores*. Santo André. Abril/ Maio/Junho de 2006.

Revista Observatório Econômico. Boletim nº13 – Ano 4. *O papel do pequeno comércio*. Santo André. Julho/ Agosto/Setembro de 2006.

Bissemanário do Partido Operário Revolucionário – POR – Membro do Comitê de Enlace pela reconstrução da IV Internacional – MASSAS. Ano 18 nº 323 – de julho a 7 de agosto de 2006.

Bissemanário do Partido Operário Revolucionário – POR – Membro do Comitê de Enlace pela reconstrução da IV Internacional – MASSAS. Ano 18 nº 325 – de 22 de agosto a 4 de setembro de 2006.

Bissemanário do Partido Operário Revolucionário – POR – Membro do Comitê de Enlace pela reconstrução da IV Internacional – MASSAS. Ano 18 - nº 326 – de 5 a 18 de setembro de 2006.

Revista do Brasil. *O segredo de Lula*. Nº1, maio de 2006.

Revista do Brasil. *Porque Lula é o melhor*. Nº5, outubro de 2006.

Novas estratégias. Jornal Diário do Grande ABC, p.4, Caderno de Economia 01 de dezembro de 2005.

MPT sugere penhora de bens da VW. Jornal Diário do Grande ABC, p.4. Caderno de Economia, 01 de dezembro de 2005.

Volks ameaça deixar o Grande ABC. Jornal Diário do Grande ABC, p.1, Caderno Economia, 22 de agosto de 2006.

Montadoras turbinam lucros com opcionais. Jornal Folha de São Paulo. Caderno Folha Dinheiro, p.B1, 01 de março de 2006.

Volks pode cortar 245 a partir de 2ª feira. Jornal Diário do Grande ABC, p.1, Caderno Economia, 02 de fevereiro de 2007.

Oposição quer acesso à cópia de acordo aprovado na Volks. Jornal Folha de São Paulo, p.B1, Caderno Dinheiro, 16 de setembro de 2006.

VW: Metalúrgicos encerram greve. Jornal Diário do Grande ABC, p.1, Caderno Economia, 25 de outubro de 2005.

Tecnologia versus 'Know how'. Jornal Diário do Grande ABC, p.10, Caderno Nacional, 21 de outubro de 2001.

Engenharia que é quase administração. Jornal Folha de São Paulo. Caderno Especial, p.8, 18 de outubro de 2001.

Volks e metalúrgicos: sem acordo. Jornal Diário do Grande ABC, p.8, Caderno Economia, 12 de novembro de 2001.

Mudanças na CLT divide opiniões. Jornal Diário do Grande ABC, p.1, Caderno Economia, 21 de outubro de 2001.

Volks: 10 milhões de veículos. Jornal Diário do Grande ABC, p.5, Caderno Economia, 26 de agosto de 2006.

Mitos e fatos da 'desindustrialização' do ABC. Jornal Gazeta Mercantil, p.A-3, 2 de maio de 2001.

Volks venderá 347 mil m² da fábrica em São Bernardo do Campo. Jornal Gazeta Mercantil, p. 4, 15 de maio de 2001.

Direitos Trabalhistas viram foco de polêmica. Jornal Folha de São Paulo, p. B4, 14 de outubro de 2001.

Volks quer demissão de 700 em PDV. Jornal Folha de São Paulo, p. F5, 18 de outubro de 2001.

Volks é a última a enxugar planta. Jornal Diário do Grande ABC, p.3, Caderno Economia, 25 de novembro de 2001.

Volks inicia PDV. Jornal O Estado de São Paulo. 20 de junho de 2006.

Receita cobra R\$ 7,5 bilhões do sistema financeiro em 2002. Jornal Folha de São Paulo. Caderno Dinheiro, 30 de janeiro de 2003.

Acordo na VW garante investimento. Jornal O Estado de São Paulo. 19 de julho de 2006. *Empregados da Volks vão resistir às demissões.* Jornal O Estado de São Paulo, 23 de agosto de 2006.

BNDES suspende crédito da Volks. Jornal O Estado de São Paulo. 29 de agosto de 2006. *Volks e GM não têm produtos atraentes para o consumidor.* Jornal O Estado de São Paulo. 07 de outubro de 2006.

Governo Lula pressiona a Volks. Jornal O Estado de São Paulo. 25 de agosto de 2006. *Empresariado vai a Lula e pede mais crescimento.* Jornal O Estado de São Paulo. 24 de agosto de 2006.

FGTS vai financiar infra-estrutura. Jornal O Estado de São Paulo. 24 de agosto de 2006. *Dilma diz a Volkswagen que demissões ajudam oposição.* Jornal O Estado de São Paulo. 07 de setembro de 2006.

Marinho admite fim da fábrica da Volks. Jornal O Estado de São Paulo. 24 de agosto de 2006.

Contrato de empréstimo do BNDES já foi assinado. Jornal O Estado de São Paulo. 30 de agosto de 2006.

Volks demite 1,8 mil e enfrenta greve. Jornal O Estado de São Paulo. 30 de agosto de 2006.

Volkswagen: momento de impasse. Jornal Folha de São Paulo. 31 de agosto de 2006.

Para presidente, projeto da Volks 'não deu certo'. 02 de setembro de 2006.

Volks suspende demissões, voltam ao trabalho. 5 de setembro de 2006.

Na contramão, montadoras batem recorde de produção. 06 de setembro de 2006.

Greve na VW continua. Muda tática. Jornal O Estado de São Paulo. 31 de agosto de 2006.

Greve na Volks já afeta produção de outras unidades. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia, p. B9, 01 de setembro de 2006.

VW anuncia investimentos no ABC. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia, p. B7, 19 de setembro de 2006.

VW esqueceu o ABC. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Aliás, p. J6, 03 de setembro de 2006.

Capitalistas vivem período excelente. Jornal Folha de São Paulo, p. B8, 30 de julho de 2006.

Economista volta a criticar Ben Bernanke. Jornal O Estado de São Paulo, 02 de agosto de 2006.

GM vai reduzir produção em 12% nos EUA. Jornal O Estado de São Paulo. 02 de setembro de 2006.

China ensina a ganhar dinheiro. Jornal O Estado de São Paulo, 07 de setembro de 2006.

Um especialista em corte de custos desafia tradições e sacode a Volks. Jornal O Estado de São Paulo, 18 de julho de 2006.

A Volkswagen disse que está aberta a negociar garantias de empregos com seus sindicatos na Alemanha. Jornal O Estadão, 11 de setembro de 2006.

A Fábrica – Retratos do Brasil- pág. 25 e 26, Jornal O Estado de São Paulo. 01 de maio de 2006.

Volks não descarta nova fábrica na região. Jornal Diário do Grande ABC. Caderno Investimentos, 16 de agosto de 1996.

O líder que está mudando a Volkswagen. Jornal Gazeta Mercantil. Caderno Empresas & Negócios, p.C1, 7 e 8 de setembro de 1996.

Primeiro Plano – Volks avança na pesquisa. Jornal Diário do Grande ABC, 10 de setembro de 1996.

Presidente da Audi deverá comandar a Volks do Brasil. Jornal Diário do Grande ABC, 04 de dezembro de 1996.

Segmento de subcompactos é pouco rentável, diz Volks. Jornal Gazeta Mercantil, Caderno Empresas & Negócios, p. C-4, 10 de dezembro de 1996.

Volks apresenta hoje o novo presidente. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno de Economia, 24 de abril de 1997.

Volkswagen decide recuperar mercados. Jornal Diário do Grande ABC, 10 de junho de 1997.

Doktor Demel chegou. Reportagem de capa. Revista Exame, p. 20 a 29. 16 de julho de 1997.

Volks investe US\$ 25 milhões em tecnologia da informação. Jornal Diário do Grande ABC. Caderno Informática, 17 de junho de 1996.

Demel opta por São Bernardo. Jornal Diário do Grande ABC, 26 de agosto de 1997.
Conab faz parceria com a Volkswagen. Jornal Gazeta Mercantil. 07 de setembro de 1997.

Sindicatos e VW fazem acerto para o Mercosul. Jornal Diário do Grande ABC, 17 de abril de 1999.

Carta da ANFAVEA- Acordo Automotivo para o período 2000-2005 - Publicação mensal da Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores, julho de 2000.

Vamos ouvir mais o consumidor. Jornal Diário do Grande ABC. Caderno Economia, 24 de março de 2003.

Volkswagen reutilizará 70% da água da fábrica de Taubaté. Jornal Valor. Caderno Empresas/Indústria, p.B5, 03 de abril de 2003.

País vence disputa para fazer 'Tupi' da Volks. Jornal Folha de São Paulo, Caderno Dinheiro, p B5, 15 de abril de 2003.

Como chegar aos funcionários? A Volks consulta o mapa. Revista Exame, 9 de abril de 2003.

Volks terá maior centro de distribuição da América Latina. Jornal Diário do Grande ABC. Caderno Economia, p.11, 30 de maio de 2003.

Funcionários da VW 'montam' Tupi. Jornal Gazeta Mercantil. Caderno Transportes e Logística, 26 de junho de 2003.

PDV da VW tem adesão de 1,3 mil. Jornal Diário do Grande ABC. Caderno Economia, 07 de dezembro de 2003.

VW do Brasil estréia na Alemanha. Volks faz a sua primeira exportação à Alemanha. Jornal Gazeta Mercantil, p.A-15, 27 de agosto de 2003.

Volks começa a embarcar o Pólo para a Alemanha. Jornal Valor, Caderno Empresas/Indústria, p. B6, 27 de agosto de 2003.

VW descarta o Brasil como plataforma de exportação. Jornal Valor, Caderno Empresas/Indústria, p.B6, 4,5 e 6 de junho de 2004.

Reestruturação no Brasil reduz lucro mundial da Volks. Jornal Valor, Caderno Empresas/Indústria, p.B5, 30 de outubro de 2003.

Resultado 'terrível' faz Volks cortar 5.000 vagas. Jornal da Folha de São Paulo, Caderno Dinheiro, p.B10, 10 de março de 2004.

Centro de Distribuição da Volks despede-se da região. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Economia, p.4, 13 de agosto de 2004.

Volkswagen revela que paga salários a deputados alemães. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Internacional, p.4, 14 de janeiro de 2005.

Fox traz lucro na 1ª geração, diz presidente da VW. Jornal da Folha de São Paulo, Caderno Dinheiro, p.B10, 06 de abril de 2005.

Funcionários da Volkswagen são acusados de suborno. Jornal Valor, Caderno Empresas, p.B9, 01, 02 e 03 de julho de 2005.

Volks conta com o Fox para crescer na Europa. Jornal Valor, p.F4, 1, 2 e 3 de julho de 2005.

Lula diz que o problema do cambio tem raízes. Jornal Gazeta mercantil, p.A-10, 3 de maio de 2005.

Envolvimento em suborno causa renúncia. Jornal Gazeta Mercantil, Caderno Transparência e Logística, p C5, 01, 02 e 03 de julho de 2005.

Escândalo vai acelerar mudanças na Volks. Jornal Valor, Caderno Empresas/Indústria, p.B8, 05 de julho de 2005.

Polícia alemã vai investigar corrupção na Volkswagen. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Internacional, p.5, 07 de julho de 2005.

Fox Europa estreia em São Bernardo. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Economia, p.3, 08 de julho de 2005.

Vendas do Fox para a Europa devem chegar a 40 mil em julho. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Economia, p.2, 10 de julho de 2005.

Peter Hartz pede demissão e sai da diretoria da Volks. Jornal Valor, Caderno Empresas/Industria, p.B8, 11 de julho de 2005.

Saída de Hartz da VW afeta negociações, diz sindicalista. Jornal Gazeta Mercantil, Caderno Transporte e Logística, p.C5, 12 de julho de 2005.

Sindicalistas criam comitê nacional para Volkswagen. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Economia, p.4, 19 de julho de 2005.

Parada reduz a produção em 70%; Volks nega. Jornal Diário do Grande ABC, p.4, 23 de junho de 2005.

Volks importará 30 mil toneladas de aço da Europa. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Economia, p.2, 18 de agosto de 2005.

VW faz de São Bernardo pólo de excelência. Jornal Diário do Grande ABC, Caderno Investimentos, p.4, 13 de agosto de 2004.

Volks pretende exportar US\$ 4 bilhões em 4 anos. Jornal Diário do Grande ABC, p.3, 16 de julho de 1996.

Jornal da Chapa 1- Eleição do Comitê Sindical na Volkswagen – 2005. *Renovação do acordo é Chapa 1*, 2005.

Jornal da Chapa 1- Eleição do Comitê Sindical na Volkswagen – 2005. *Tem proposta de PLR, Assembléia define hoje*, 2005.

Jornal da Chapa 1- Eleição do Comitê Sindical na Volkswagen – 2005. *A partir de amanhã você define seu futuro*, 2005.

Jornal da Chapa 1- Eleição do Comitê Sindical na Volkswagen – 2005. *Se você se preocupa com seu emprego, vote pela renovação do acordo.* Vote Chapa 1, 2005.

Jornal da Chapa 1- Eleição do Comitê Sindical na Volkswagen – 2005. *A Garantia de Emprego depende do seu voto*, 2005.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Produção não caiu. É o Fox que vai entrar em linha.* nº83 – Março de 2005.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Sai proposta de compensação.* nº82 – Janeiro de 2005.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Fox Europa: Continuam as negociações.* nº80 – Dezembro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Fox Europa: Acordo se cumpre.* nº78 – Outubro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Fox na Anchieta: Volks não toma ações concretas.* nº79 – Outubro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Acordo do Tupi será assinado hoje.* nº57 – Março de 2005.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR é de R\$ 3.212,00 sem metas* – nº59 - Junho de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Autovisão: Primeiro conhecer, depois negociar*. nº61 – Agosto de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Uma história de coerência*. nº62 – Outubro de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Sentença do TRT: Volks tem de estender acordo das montadoras*. nº63 – Novembro de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Fique de olho nos pagamentos*. nº64 – Dezembro de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Um ano de luta!*. nº65 – Dezembro de 2003.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *CPMF Receita enrola o trabalhador*. nº66 – Janeiro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Feijão debate acordo de emprego nas alas*. nº67 – Março de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Compromisso assumido, compromisso cumprido*. nº68 – Abril de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR: Sexta-feira tem antecipação*. nº70 – Maio de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR: Nada de definição*. nº71 – Maio de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Assembléia da PLR é quinta-feira*. nº73 – Junho de 2005.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Sai nova proposta de PLR: Assembléia no pátio amanhã*. nº74 – Julho de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR: Aprovado o acordo*. nº75 – Julho de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Primeiras negociações marcadas. Sindicato intensifica assembléias*. nº76 – Agosto de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Assembléia Hoje no Pátio -15Hs com as duas turmas.* nº77 – Setembro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Acertando desvio de função e 6x2.* nº81 – Dezembro de 2004.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Férias coletivas.* nº53 – Agosto de 2002.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Tupi Europa: Aprovadas as contrapartidas.* Novembro de 2002.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Vamos ou não renovar o acordo da semana de 4 dias!* nº34 – Abril de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *O futuro da planta Anchieta.* nº35 – Abril de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Acordo de garantia de emprego.* nº36 – Maio de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Acordo da semana de quatro dias: Assembléia dia 6 de junho.* nº38 – Junho de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *A fábrica ficou assim no final de semana.* nº24 – Maio de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Emprego: Vamos renovar o acordo.* nº32 – Dezembro de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Aposentaria: agora vai!* nº6 – 26 de Julho de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Solidariedade é a arma contra o desemprego.* – Julho de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Renegociação e antecipação de PLR Novas contratações já.* nº25 – Junho de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Novembro de 1999: Conquistamos as 40 horas.* nº26 – Julho de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Vencemos uma etapa. Agora é avançar.* nº23 – Maio de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Acordo da semana de quatro dias: Assembléia é que decide.* nº37 – Maio de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Dificuldades nas negociações da PLR.* nº13 – Maio de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Reestruturação: Votação é amanhã.* nº46 – Novembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Luta contra as horas extras: Conquistamos 25 novas contratações.* nº11 – Fevereiro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Campanha Salarial: Trabalhadores levam a melhor.* nº9 – Novembro de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Pelo Contrato Coletivo Nacional 5ª feira é a nossa vez!* nº12 – 04 de outubro de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Uma hora para o futuro.* nº13 – 13 de outubro de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Suspensas as Demissões!* nº48 – Novembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Essas cabeças estavam a prêmio.* Abril de 1998.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Proposta aprovada. Dinheiro está hoje na conta.* Junho de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Manutenção da proposta: Manutenção do acordo do ano passado e Abono de R\$ 1.200,00! Ou Greve...* nº15 – 25 de outubro de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Redução da jornada: Pela melhoria da qualidade de vida.* nº16 – 3 de novembro de 1999.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Assembléia amanhã no Pátio discute PLR.* nº44 – Setembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Campanha Salarial: só mobilização garante acordo.* nº45 – Setembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Suspensas as demissões!* nº48 – Novembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Ação da Comissão garante qualidade do trabalho.* nº30 – Agosto de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Conquistamos o direito de negociar.* Agosto de 1997.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Unidade para vencer desafios.* nº33 – Março de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *A caminho da semana cheia.* nº21 – Março de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Essas cabeças estavam a prêmio.* Abril de 1998.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Pressão pela semana cheia.* nº20 – Março de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Fique ligado no FGTS.* nº28 – Agosto de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Campanha Salarial: Trabalhador na VW dá a largada.* nº31 – Outubro de 2000.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR: Mínimo de R\$ 2.400,00. Não dá!* nº42 – Agosto de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PLR: Esta semana é de luta.* nº43 – Agosto de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Banco de horas: Vamos renovar ou não o acordo?* nº40 – Julho de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *PQ24: Definidos os horários.* nº41 – Julho de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – *Reforçar o sentimento de solidariedade.* nº50 – Novembro de 2001.

Jornal da Comissão – Jornal da Comissão de Fábrica dos Trabalhadores na Volkswagen – nº17, 16 de novembro de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Tudo o que você precisa e deve saber sobre economia solidária*, nº 2081. Sexta-feira, 14 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Escolaridade para garantir e melhorar empregos*, nº 2080. Quinta-feira, 13 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Proposta rejeitada e greve continua*, nº 2079. Terça-feira, 11 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Antecipação da Data base e aumento real com sabor de vitória*, Especial – Outubro 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Reuniões por fábricas entram na reta final*, nº 2088. Quinta-feira, 27 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordo traz tranqüilidade ao chão de fábrica*, nº 2087. Quarta-Feira, 26 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Ford: Carro novo é resultado da luta na fábrica em São Bernardo*, nº 2086. Terça-Feira, 25 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Diga SIM À Vida, Vote 2*, nº 2085. Sexta-feira, 21 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *5º Congresso: Onde está a saída?* nº 2084. Quinta-feira, 20 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Ministério pede dissídio da greve na Volks*, nº 2083. Quarta-feira, 19 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *5º Congresso: Cooperativas legítimas não precisam de controle, mas sim de estímulos*, nº 2082. Terça-feira, 18 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Última Chamada para o 5º Congresso dos Metalúrgicos do ABC*, nº 2089. Sexta-feira, 28 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Máquinas da B. Grob param na Mercedes*, nº 2076. Sexta-feira, 07 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *A vez e voz da categoria*, nº 2077. Quinta-feira, 06 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *GROB: A filial da truculência*, nº 2076. Quarta-feira, 05 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *O modelo de desenvolvimento que queremos para o ABC*, nº 2075. Terça-feira, 4 de outubro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *O destino do Sindicato em nossas mãos*, nº 2073. Quinta-feira, 29 de setembro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Depois da proposta ridícula, hoje tem nova negociação com montadoras*, nº 1878- Terça-feira, 24 de agosto de 2004.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sua participação faz um Sindicato melhor*, nº 2074. Sexta-feira, 30 de setembro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Lula abre 5º Congresso dos Metalúrgicos do ABC*, nº 2072. Quarta-feira, 28 de setembro de 2005.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *A luta continua*, nº 887. Sexta-feira, 11 de dezembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Berzoini garante que trabalhadores na iniciativa privada não serão atingidos pela reforma da Previdência*, nº 1655. Terça-feira, 03 de junho de 2003.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *20 anos de luta pela democracia*, nº 776, Terça-feira, 12 de maio de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Marinho visita a Ala V*, quinta-feira, p.2, 28 de maio de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *'Greves conquistaram o espaço para a negociação'*, p.2, terça-feira, 19 de maio de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordo histórico na Volkswagen*, p.3, terça-feira, 20 de janeiro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *FHC: 'Acordo na Volks é importante para o Brasil'*, p.3, sexta-feira, 23 de janeiro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Previdência: Calote é mais de 12 bilhões*, p.2, quinta-feira, 29 de janeiro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Contrato Coletivo X CLT*, p.3, quinta-feira, 29 de janeiro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Proposta da CUT e da Força Sindical: Diferenças*, p.3, sexta-feira, 6 de fevereiro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *20 anos de luta pela democracia*, p.3, terça-feira, 3 de março de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *20 anos: Debate reúne várias opiniões sobre PLR*, p.2, quarta-feira, 4 de março de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Congresso inicia debates sobre a nova estrutura sindical*, p.3, quarta-feira, 4 de março de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Ainda é possível barrar FHC*, p.2, quinta-feira, 26 de março de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Em 20 anos, 19 políticas salariais*, p.3, quinta-feira, 16 de abril de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Plenária na Volks*, p.2, sexta-feira, 29 de maio de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Entrega de pauta na VW*, p.4, terça-feira, 2 de junho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sindical luta por fábrica da VW*, p.2, quarta-feira, 3 de junho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Congresso da CNM: Uma nova organização sindical*, p.2, sexta-feira, 5 de junho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Aprovada criação de Sindicato Nacional*, p.3, terça-feira, 9 de junho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sai acordo na Volks*, p.2, terça-feira, 16 de junho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Emprego na Volks: Trabalhadores discutem renovação do acordo*, p.2, 17 de abril de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Garantia de Emprego: Assembléia na Volks vota acordo*, p.2, 6 de junho de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Rejeitada renovação do acordo*, p.3, 7 de junho de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: acaba o banco de horas*, p.2, 17 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PQ 24: Resultado da luta*, p.2, 17 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Rejeitado valor mínimo da PLR*, p.2, 22 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PLR na Volks: Começa protesto pelo valor mínimo*, p.2, 24 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PLR na Volks: empresa melhora proposta do valor mínimo*, p.3, 28 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PLR na Volks: paralisações continuam*, p.2, 31 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Metalúrgico apóia a greve*, p.2, 4 de agosto de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PLR na Volks: Hoje tem plenária no Sindicato*, p.3, 5 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sem negociação, metalúrgico vão à greve*, p.3, 6 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *PLR na Volks: Nova assembléia na terça*, p.2, 6 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: aprovada proposta de PLR*, p.2, 12 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Conquista: Metalúrgicos embolsam R\$ 94,2 milhões de PLR*, p. 2, 13 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Marinho propõe acordo por dois anos*, p.3, 19 de setembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordo aprovado por unanimidade*, p.3, 23 de outubro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Luta: Volks propõe flexibilização*, p.2, 23 de outubro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordos continuam difíceis*, p.3, 25 de outubro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: negociação só com garantias*, p.2, 25 de outubro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Reestruturação na Volks: hoje tem votação de proposta*, p.2, 6 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Reestruturação rejeitada e disposição de luta*, p.2, 7 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: licença sinaliza o pior*, p.2, 8 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: empresa, intransigente, anuncia 3 mil demissões, trabalhadores prometem resistência*, p.2, nº 1387, 9 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Só união garante emprego na Volks*, p.3, 13 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks mantém a intransigência e Marinho viaja para a Alemanha*, p.3, 14 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Nova proposta suspende demissões: Decisão dos trabalhadores será amanhã em assembléia conjunta*, p.3, 20 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Votação hoje da proposta de acordo*, p.2, 21 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Proposta aprovada, Emprego garantido*, p.3, 22 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Metalúrgicos do ABC na pressão popular*, p.3, 27 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Sindicato reverte punição de representantes*, p.2, 27 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Acordo mantém salário mensal*, p.3, 28 de novembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Marinho faz balanço de 2001 e conta o que espera do ano que vem*, p.3, 13 de dezembro de 2001.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Pólo é resultado de luta*, p.2, 14 de fevereiro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordo: Volks volta atrás e readmite 39*, p.3, 19 de março de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Assassinatos no trabalho*, p.3, 10 de maio de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Globalização: Volks adota código de conduta*, nº 1492, 25 de junho de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *8 anos de real: crise é a maior do Plano*, p.3, 3 de julho de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Eleições 2002: emoção na visita de Lula à Volks*, p.4, 23 de julho de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Compromisso com a organização*, p.3, 23 de julho de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Lula anuncia programa*, p.3, 24 de julho de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Crise econômica: Volks anuncia coletivas*, p.3, 8 de agosto de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: acordo regulamenta CSE*, p.2, 4 de setembro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Visita: Presidente do Comitê Mundial na Volks encontra-se com Lula*, p.2, 30 de outubro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: assembléia vota proposta pelo Tupi*, p.2, 14 de novembro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: aprovada proposta pela Tupi Europa*, p.2, 19 de novembro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: reunião do comitê sul-americano*, p.2, 6 de dezembro de 2002.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: semana cheia volta em abril*, p.4, 23 de março de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Boicote: Volks ficou vazia de novo*, p.2, 30 de maio de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Ação do Sindicato: acordos abrem 740 vagas na Volks e Mercedes*, p. 2, 13 de junho de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Debate: Os metalúrgicos e as eleições*, p.2, 28 de junho de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Toyota e Volkswagen: 40h começam segunda-feira*, p.3, 30 de junho de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Emprego: Marinho cobra expansão de emprego na VW*, p.2, 20 de outubro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Explode a produtividade diminuem os salários*, p.3, 24 de outubro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Porque vamos à greve dia 7*, p.2, 30 de outubro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Solidariedade: trabalhadores na VW boicota peça da Liebau e força negociação*, p. 2, 31 de outubro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Reunião de mobilização hoje: nenhum avanço só provocação*, p.2, 6 de novembro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *8 mil na assembléia decidem: greve em todas as montadoras a partir de hoje*, p.2, 13 de novembro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *100 mil já conquistaram*, p.3, 21 de novembro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks pagará 10% e não vai recorrer*, nº1224, 23 de novembro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Resultado da Campanha Salarial dos metalúrgicos da CUT*, Especial – Novembro de 2000.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Comitê Sindical de Empresa: o sindicalismo do futuro*, hoje, p.3, 7 de abril de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Vendas de veículo explodem: plano emergencial garante emprego*, p.3, 8 de abril de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Trabalhador na VW faz o primeiro acordo válido para todo Mercosul*, p.3, 16 de abril de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Acordo emergencial: com ele, todos ganham*, p.3, 6 de maio de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *'Desenvolvimento é emprego'*, p.3, 19 de maio de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks confirma PQ 24 no Brasil*, p.3, 2 de junho de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Excedentes na Volks: 'acordos forma para manter esses trabalhadores*, p.2, 24 de junho de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Trabalhador na VW discute unificação da CIPA e Comissão*, p.24, 29 de julho de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: começa negociação da jornada reduzida*, p.3, 22 de setembro de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *3º Congresso: Consolidar os Comitês Sindicais*, p.4, 22 de setembro, 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Nova proposta da Volks é aprovada*, p.3, 28 de outubro de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *3º Congresso: a reafirmação do Sindicato do ano 2000*, p.2, 5 de novembro de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sindicato está pronto para o ano 2000*, 9 de novembro de 1999.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *VW reduz dois dias da produção*, p.3, 3 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Desemprego: taxa é a maior desde 1984*, p.3, 3 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Eleições 98: Lula propõe reformas profundas no País*, p.3, 14 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: plenária neste domingo*, p.4, 14 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volkswagen: plenária neste domingo*, p.3, 15 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Pessoal na VW: luta pela nova fábrica*, p.3, 21 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Retomada da produção: FENABRAVE apóia proposta do Sindicato*, p.2, 23 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *CNM quer luta unificada*, p.2, 29 de julho de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Setor automotivo: FHC prejudica metalúrgicos*, p.3, 5 de agosto de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Pacote: prejuízo para trabalhador, lucro para especulador*, p.3, 9 de setembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Comissão de Fábrica eleita na Volks*, p.2, 22 de setembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Toma posse nova Comissão de fábrica na Volkswagen*, p.4, 29 de setembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sindicato busca saída para a crise: Metalúrgicos do ABC querem evitar recessão e desemprego*, p.3, 15 de outubro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Sindicato: começa debate sobre Estatuto*, p.2 20 de outubro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Pacote FHC: reunião de mobilização busca saídas*, p.3, 20 de outubro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Eleições 98: Marinho entrega proposta a Covas*, p.3, 22 de outubro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Renovação da Frota: Marinho expõe proposta a Covas hoje*, p.3, 18 de novembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Renovação da Frota: Proposta do Sindicato é sucesso. Primeira reunião já será amanhã*, p.3, 18 de novembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Trabalhadores conhecem proposta da empresa*, p.2, 20 de novembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Novo Estatuto: Aprovado o sindicalismo do futuro*, p.3, 24 de novembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Bate-papo com Marinho sobre a renovação da frota*, p.3, 26 de novembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Assembléia na Volks reúne os dois turnos*, p.3, 1º de dezembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volkswagen: negociação é rejeitada*, p.2, 2 de dezembro de 1998.

Jornal Tribuna Metalúrgica. *Volks: Sim à negociação*, p.2, 8 de dezembro de 1998.

Jornal do Sindicato: *Uma questão de classe. Eleição para a Comissão de Fábrica na Volks*, março de 2001.

Jornal do Comitê Nacional dos Trabalhadores da Volks. *Trabalhadores na Volks criam Comitê Nacional*, agosto de 2005.

Jornal O Companheiro. Jornal da Comissão de Fábrica dos trabalhadores na Volkswagen, nº19, 29 de novembro de 1999.

Jornal da CIPA – Jornal da CIPA dos Trabalhadores na Volkswagen – *Chega de Enrolação*, dezembro de 1999.

Jornal da CIPA – Jornal da CIPA dos Trabalhadores na Volkswagen – *Globalização e condição de trabalho*, março de 1998.

Jornal da CIPA – Jornal da CIPA dos Trabalhadores na Volkswagen – *Ergonomia: Aprofundando o debate*. Junho de 1999.

Mural da CIPA – Informativo da CIPA dos Trabalhadores (as) na Volkswagen – nº1, fevereiro 1998.

Jornal do SUR – Sistema único de representação dos trabalhadores na Scania – dezembro de 1999.

Jornal da Chapa 1 – *Vote Certo!* Eleição da Comissão de Fábrica dias 24 e 25 de agosto de 2004.

Jornal da Chapa 1 – *Valeu companheirada*, março de 2002.

Informativo aos trabalhadores na Volkswagen, Chapa 1 – *Sindicato em luta* – Comitê Sindical da Volks, fevereiro de 2002.

Jornal Chapa 1 – Unidade na Luta – *Compromisso com as mudanças garante avanços na luta*, abril de 1999.

Jornal Chapa 1 – Unidade e Luta – Metalúrgicos do ABC – *Em defesa do Emprego e Salário*, maio de 1999.

Jornal da Chapa 1 – Sindicato em luta – *Uma trajetória de conquistas*, 2001.

Boletim da Chapa 1 – *Alas 2 e 4 votam certo! A Chapa 1 tem as melhores propostas*, agosto de 2004.

Boletim da Chapa 1 – *Ala 13 vota certo! Você tem muitos motivos para votar na Chapa 1*, agosto de 2004.

Boletim da Chapa 1 – *A Chapa 1 tem propostas e compromissos*, agosto de 2004.

Jornal Nossa Classe – Em defesa da classe operária. *Rejeitar o acordo entre Volks e Marinho* – Ano 1, nº4, novembro de 2001.

Jornal Nossa Classe – Em defesa da classe operária. *E o Fox, vem ou não?* Ano 2, nº65, 27 de setembro de 2004.

Jornal Nossa Classe – Em defesa da classe operária. *Não podemos aceitar nenhum acordo de demissão, redução de salário, terceirização e retirada de direitos.* Ano 2 – nº66 – 11 de novembro de 2004

Jornal Nossa Classe – Em defesa da classe operária, *A Volks não cumpre os acordos há muito tempo.* Ano 2, nº65, 21 de outubro de 2004.

Jornal Nossa Classe – Em defesa da classe operária, *Unidade de todos os trabalhadores contra a falta de EPI's.* Ano 2, nº73, 02 de maio de 2005.

Tribuna dos Aposentados – *Assembléia aprova novo plano médico*, nº34, março-abril de 1998.

Jornal da Oposição Chapa 2 – *Resultado da eleição mostra que a Oposição cresceu.* Outubro de 2004.

Jornal da Oposição Chapa 2 – *Para garantir emprego sem entregar direitos vote chapa 2 – oposição – Sindicato é pra lutar e defender o trabalhador*, 2005.

Jornal da Oposição Chapa 2 – *Alternativa de luta na Volks – chega de parceria Sindicato é pra lutar. É hora de renovação no Sindicato. Vote para garantir emprego sem perder direitos e salários*, 6 de abril de 1999.

Jornal da Chapa 2 – *Lutar para garantir emprego sem entregar direitos*, agosto de 2004.

Jornal da Oposição Chapa 2 – *Resultado da eleição mostra que a Oposição cresceu.* Outubro de 2004.

Jornal da Chapa 2 – *Alternativa de Luta – 32,39% votaram contra a parceria*, 2004.

Jornal ABC Repórter – *Metalúrgicos da Volkswagen prometem greve*, p.3, Ano 5, nº 203, 25 a 31 de julho de 2003.

Jornal Diário Regional – *Trabalhadores atacam plano da Volks.* Ano 15, nº 1105, 7 de maio de 2006.

Metalúrgicos param a Volkswagen. Diário do Grande ABC, Caderno Economia, 30 de setembro de 2005.

Funcionários rejeitam PLR maior. Diário do Grande ABC. Caderno Economia, p.3, 7 de outubro de 2005.

Jornal da Volkswagen. Publicação destinada aos empregados da Volkswagen do Brasil, nº96, abril de 2002.

Jornal da Volkswagen. Publicação destinada aos empregados da Volkswagen do Brasil, nº117, março de 2004.

Jornal da Volkswagen. Publicação destinada aos empregados da Volkswagen do Brasil, outubro de 2003.

Sites pesquisados

ALVES, Giovanni. O que é a mundialização do capital. Texto extraído do livro "Trabalho e Mundialização do capital - A Nova Degradação do Trabalho na Era da Globalização", de Giovanni Alves, Práxis, 1999. In: <http://www.lavie.over-blog.com/article-2858167.html>. Pesquisado em 30/12/2007.

CARVALHO. Pedro, A financeirização do capital e as crises do capitalismo. O Militante-n.º262 Janeiro/Fevereiro de 2003, In: <http://pcp.pt/publica/militant/262/p26.htm>. Consultado em 28/12/2007.

CHESNAIS. François, *A ditadura da financeirização*. Jornal Brasil de Fato, 29 de setembro de 2005, In: <http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/09/330942.html>. Consultado em 28/12/2007.