



UFG

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

LEONARDO CÉSAR PEREIRA

**A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O PROCESSO DE TRABALHO EM CATALÃO
(GOIÁS): UMA ABORDAGEM SOBRE O MODO DE VIDA DA CLASSE
TRABALHADORA**

Goiânia
2012

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

LEONARDO CÉSAR PEREIRA

**A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O PROCESSO DE TRABALHO EM
CATALÃO (GOIÁS): UMA ABORDAGEM SOBRE O MODO DE VIDA DA CLASSE
TRABALHADORA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Faculdade de Ciências Sociais (FCS), Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Revalino Antônio de Freitas (UFG)

Goiânia

2012

LEONARDO CESAR PEREIRA

A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O PROCESSO DE TRABALHO EM CATALÃO
(GOIÁS): uma abordagem sobre o modo de vida da classe trabalhadora

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Sociologia, da Faculdade de Ciências Sociais (FCS),
Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito
parcial para a obtenção do título de mestre em Sociologia.

Aprovado em: ____/____/____.

Orientador: Professor Doutor Revalino Antônio de Freitas (UFG)

Professora Doutora Sônia Aparecida Lôbo (IFG)

Professora Doutora Lucinéia Scremin Martins (UFG)

Às gerações de trabalhadores/as que lutaram e continuam a enfrentar as suas condições de vida e alimentar a esperança de um dia ter seus sonhos e potencialidades concretizados: minha família.

Agradeço minha família e amigos que, com grandes esforços, contribuíram para minha formação e para o desenvolvimento dessa pesquisa de mestrado. A você, leitor, meu sincero agradecimento.

Todas as coisas humanas têm dois aspectos, à maneira dos Silenos de Alcíblades, que tinham duas caras completamente opostas. Por isso é que, muitas vezes, o que à primeira vista parece ser a morte, na realidade, observado com atenção, é a vida. E assim, muitas vezes, o que parece ser a vida é a morte; o que parece belo é disforme; o que parece rico é pobre; o que parece infame é glorioso; o que parece douto é ignorante; o que parece robusto é fraco; o que parece nobre é ignóbil; o que parece alegre é triste; o que parece favorável é contrário; o que parece amigo é inimigo; o que parece salutar é nocivo; em suma, virado o Sileno, logo muda a cena. Estarei falando muito filosoficamente? Pois vou explicar-me com maior clareza:

(Desiderius Erasmus von Rotterdam. Elogio da Loucura)

RESUMO

Este estudo busca compreender como o processo de industrialização em Catalão (Goiás), representado pela instalação de montadoras automobilísticas, repercute no modo de vida dos trabalhadores da Mitsubishi Motors Company, em seu cotidiano. A escolha do objeto de estudo fundamenta-se na percepção das profundas transformações que o processo de trabalho tem ocasionado na sociabilidade urbana, em virtude das reestruturações produtivas do capital, a partir dos anos 1970. Torna-se necessário analisar os significados destas mudanças para a região. Tal pressuposto está alicerçado nos conhecimentos teóricos produzidos pelo materialismo histórico-dialético e por dados documentais sobre os incentivos e estratégias para a implantação do capital industrial na cidade de Catalão. Na perspectiva acima exposta, pretende-se desenvolver a análise sobre o trabalho enquanto atividade fundamental na mediação do metabolismo do homem com a natureza e seu desenvolvimento histórico, por meio da organização do processo de trabalho e a repercussão deste no modo de vida dos trabalhadores. A análise empírica é consubstanciada pelo estudo do processo de expansão capitalista na região de Catalão, e pelo conseqüente avanço da urbanização e intensificação da industrialização, nos anos recentes. A partir desse contexto, compreende-se a dinâmica do setor automotivo na cidade, especialmente o processo de trabalho e produção na Mitsubishi. A repercussão no modo de vida dos trabalhadores é compreendida a partir da produção e a partir da vida urbana, como espaços de instituições de sociabilidades. Conclui-se apontando as contradições de classes entre o desenvolvimento urbano e industrial e o modo de vida da classe trabalhadora de Catalão.

Palavras-chave: Trabalho. Reestruturação Produtiva. Setor Automotivo. Modo de Vida.

ABSTRACT

This study seeks to understand how the process of industrialization in Catalão (Goiás), represented by the installation of automakers, affects the way of life and the daily lives of workers at Mitsubishi Motors Corporation. The choice of our study subject is based on the perceptions of profound changes that the work process has brought about in the urban sociability, as a result of restructuring of productive capital, from 1970s. Making necessary to analyze the meanings of these changes to this region. This prerogative is grounded in theoretical knowledge produced by the historical-dialectical materialism and by documentary evidences about incentives and strategies for the implantation of industrial capital in the city of Catalão. From the perspective outlined above, we intend to develop the analysis about the labor as fundamental activity in mediating the metabolism of man with nature and its historical development, through the organization of work process and the impact of this process in the workers' way of life. The empirical analysis is substantiated by the study of the capitalist expansion process in the Catalão region, and by the consequent urbanization expansion and intensified industrialization in the recent years. From this context, we can understand the dynamics of the automotive sector in the city, especially the working and production processes at Mitsubishi. The impact on the way of life of workers is understood from the production and from urban life, as spaces for institutions of sociability. We conclude by pointing out classes' contradictions between the urban and industrial development and the way of life of Catalão's working class.

Keywords: Work. Productive Restructuring. Automotive Sector. Way of life.

SUMÁRIO

RESUMO.....	06
ABSTRACT.....	07
LISTA DE TABELAS.....	09
LISTA DE FOTOS.....	10
LISTA DE SIGLAS.....	11
INTRODUÇÃO.....	13
1 TRABALHO, ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E MODO DE VIDA.....	16
1.1 Trabalho.....	16
1.1.1 O trabalho enquanto prática.....	16
1.1.2 O trabalho enquanto produção.....	17
1.1.3 O trabalho enquanto realização do <i>Ser Genérico</i>	18
1.1.4 O trabalho enquanto intercâmbio social.....	20
1.2 Modo de Produção e Modo de Vida.....	21
1.3 O Trabalho e a (Re)Produção Social Capitalista.....	24
1.4 A (Re)Produção Social Capitalista e a Organização do Processo de Trabalho...	29
1.4.1 O Taylorismo.....	35
1.4.2 O Fordismo.....	41
1.4.3 O Toyotismo/Ohnoísmo.....	47
1.5 A (Re)Produção Social e a Vida Cotidiana.....	53
2 A EXPANSÃO CAPITALISTA E INDUSTRIALIZAÇÃO EM GOIÁS.....	62
2.1 Expansão da Acumulação “Originária” Capitalista.....	62
2.2 A (Re)Produção Social Capitalista em Goiás.....	69
2.2.1 Mineração.....	75
2.2.2 Transporte rodo-ferroviário.....	77
2.2.3 Energia e hidroelétricas.....	78
2.2.4 Cercamento de terras.....	80
2.2.5 Transformações no campo.....	82
2.2.6 Urbanização e industrialização.....	84
3 PRODUÇÃO NA MMC E O MODO DE VIDA DA CLASSE TRABALHADORA EM CATALÃO.....	96
3.1 A (Re)Produção Social Capitalista em Catalão.....	97
3.2 Setor Automotivo em Catalão.....	101
3.3 Dinâmicas Sociais Produtivas na MMC.....	108
3.3.1 Processo de produção e processo de trabalho.....	113
3.3.2 Qualificação e treinamento.....	121
3.3.3 Relações sindicais.....	125
3.4 Modo de Vida em Catalão.....	130
3.4.1 A partir da produção.....	130
3.4.2 A partir da vida urbana.....	139
4 CONCLUSÃO.....	143
BIBLIOGRAFIA.....	145

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Goiás: número de moradores e aumento populacional 1920 – 2010

Tabela 2 – Goiás: percentual da população residente por situação de moradia e por região do Estado, de 2001 a 2010

Tabela 3 – Goiás: população residente em 2007, por região do Estado

Tabela 4 – Goiás: percentual de migração em relação à população residente no Estado entre 2001, média e diferença entre migrações

Tabela 5 – Goiás: percentual da população residente por situação de domicílio e naturalidade por região do país, de 2001 a 2010

Tabela 6 – Brasil/Goiás: população residente por situação de moradia, 2001 – 2009

Tabela 7 – Goiás: classes de rendimento médio mensal das famílias, por situação de moradia entre 2001 a 2009

Tabela 8 – Goiás: estrutura do PIB por setores, 1995 – 2009

Tabela 9 – Catalão: população censitária por situação de moradia, em 1980, 1991, 2000 e 2010

Tabela 10 – Catalão: número de vínculos empregatícios ativos entre 1999 a 2010

Tabela 11 – Catalão: valor adicionado bruto a preços básicos do PIB por setor de atividade econômica e total (R\$ mil), de 1999 a 2009

Tabela 12 – Autoveículos: produção, vendas e empregos no setor de 1950 a 2011

Tabela 13 – MMC: produção e vendas de comerciais leves (unidade) de 1991 a 2011

Tabela 14 – SIMECAT: termos das convenções coletivas de trabalho (em R\$) de 2009 a 2012

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Linha de montagem da MMC em Catalão

SIGLAS UTILIZADAS

ANFAVEA: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

CBO: Código Brasileiro de Ocupações

CNTM: Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos

CTPS: Carteira de Trabalho e Previdência Social

CUT: Central Única dos Trabalhadores

DAIA: Distrito Agroindustrial de Anápolis

DAIAG: Distrito Agroindustrial do Município de Aparecida de Goiânia

DIEESE: Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

DIMAG: Distrito Industrial do Município de Aparecida de Goiânia

DIMPE: Distrito Industrial Municipal de Pequenas Empresas de Rio Verde

DMIC: Distrito Mineiro-Industrial de Catalão

FCO: Fundo Constitucional do Centro-Oeste

FETIMGO: Federação dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e Material Elétrico do Estado de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Rondônia e Distrito Federal

FIEG: Federação das Indústrias do Estado de Goiás

FOMENTAR: Fomento à Industrialização do Estado de Goiás

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IDE: Investimentos Diretos Estrangeiros

II: Imposto de Importação

INSS: Instituto Nacional de Seguridade Social

IPI: Imposto sobre Produto Industrializado

IPVA: Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

ISSQN: Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza

MERCOSUL: Mercado Comum do Sul

MMC: Mitsubishi Motors Company

PDT: Partido Democrático Trabalhista

PEA: População Economicamente Ativa

PIB: Produto Interno Bruto

PNAD: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PRODUZIR: Programa de Desenvolvimento Industrial

SEGPLAN: Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás

SENAI: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SEPIN: Superintendência de Estatística, Pesquisa e Informação

SESI: Serviço Social da Indústria

SIMECAT: Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgica, Mecânicas e de Material Elétrico de Catalão-GO.

SIMELGO: Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado de Goiás

TI: Tecnologia da Informação

UFG: Universidade Federal de Goiás

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como tema a reestruturação produtiva do capital a partir de 1970, tendo como foco de investigação o processo de trabalho industrial na cidade goiana de Catalão, intensificado a partir de 1990. Mais especificamente, pretendo compreender quais as repercussões da produção na Mitsubishi (MMC Automotores) no modo de vida dos trabalhadores, inseridos no processo de trabalho da montadora em Catalão.

Meu interesse pelo tema surge tendo em vista as profundas e intensas transformações na sociabilidade urbana de Catalão. Uma vez que, após a instalação de empresas do setor automotivo, particularmente a Mitsubishi, a cidade especializa-se como pólo industrial, atraindo fortes fluxos migratórios de força de trabalho e capitais, transformando a dinâmica urbana e as contradições inerentes à expansão do capital.

A particularidade deste processo se dá por Catalão ser, até bem pouco tempo atrás, uma cidade fundada na produção agrícola, com incipiente desenvolvimento industrial. Desde as primeiras incursões da mineração, no período colonial, passando pelas transformações políticas e sociais da concentração da estrutura fundiária, do final do século XIX e intensificadas no século XX, até a descentralização industrial brasileira nos anos 1990, a região de Catalão vem sendo alvo de interesses capitalistas, que almejam melhores condições de acumulação e valorização de capitais. Esses processos inserem a região nas dinâmicas globais do capital, na medida que oferece condições físicas e sociais para a exploração do capital, com o auxílio do Estado e favorecendo a burguesia industrial (nacional e internacional), de diferentes formas ao longo de sua história.

O caminho traçado na pesquisa foi o da compreensão da industrialização e urbanização em Catalão como resultado histórico do desenvolvimento capitalista, no âmbito regional, nacional e global. O que significa pensar a produção da Mitsubishi como um processo de organização do trabalho que visa a ampliar o controle sobre o trabalhador. Esse processo de trabalho exige maior produtividade, por meio de sua intensificação e precarização. Ele ganha um significado sistêmico quando pensado na totalidade das relações sociais capitalistas, ou seja, como instrumento do capital para a extração de trabalho excedente, uma necessidade histórica diante de sua dinâmica expansão-acumulação frente aos desafios da estagnação econômica, superprodução e subconsumo.

Para tanto, buscou-se compreender a organização do processo de trabalho na Mitsubishi e as decorrentes mudanças na sociabilidade urbana de Catalão como pano de fundo das práticas cotidianas dos trabalhadores. Objetivaram-se a compreensão dos significados atribuídos pelos trabalhadores às relações de produção e, também, suas relações com o conjunto das relações sociais que forma a sociabilidade urbana de Catalão.

Sobre as repercussões que afetam o cotidiano da classe trabalhadora, vários autores compreendem o desenvolvimento histórico da racionalidade no processo de trabalho como característica da exploração e intensificação do trabalho sob a égide do capital. As conseqüências desse processo de exploração vão desde os impactos na saúde física, emocional e cognitiva do trabalhador; o bloqueio de valores coletivos e diluição da solidariedade de classe, resultante da flexibilização produtiva, concorrências e aumento de produtividade; e estranhamento da produção e do trabalho para os trabalhadores assalariados.

Vem se discutindo muito nas Ciências Sociais sobre a perda da centralidade do trabalho na definição dos rumos, perspectivas e determinações sociais (e aqui se pensa especialmente sobre os trabalhadores, militantes institucionais ou não, relações políticas ou de poder). Neste contexto surgem muitas polêmicas e indecisões nas análises sobre os significados da reestruturação produtiva do capital na sociedade contemporânea. As transformações produtivas acarretaram profundas mudanças no interior da classe trabalhadora e entre esta e as outras classes sociais (proprietários dos meios de produção, gestores da força de trabalho, representação sindical, lumpemproletariado, etc.).

Desta forma, e numa perspectiva sociológica, torna-se fundamental compreendermos os significados atribuídos pelos trabalhadores, sua sociabilidade, suas perspectivas e conflitos, numa tentativa de interpretar as determinações que o trabalho exerce no cotidiano dos trabalhadores de Catalão. Em termos teóricos, o estudo sobre essa problemática possibilita contribuição para a compreensão dos significados da reestruturação produtiva em Catalão (Goiás) para as relações sociais, sob um enfoque sociológico, uma vez que os estudos desta natureza sobre a região ainda são incipientes.

Isto porque as reestruturações produtivas do capital, além de expandir a produção geograficamente, rearticulam elementos da organização do trabalho. Desta forma é importante compreender o processo de trabalho ali presente como resultado do desenvolvimento histórico do metabolismo entre homem e a natureza, por meio da elaboração prévia da atividade vital e do intercâmbio social. Entende-se que o resultado desse processo são as transformações da reestruturação produtiva do capital, que repercutem nas representações e no modo de vida dos trabalhadores de Catalão.

Neste sentido, o presente estudo compreende os seguintes momentos: no primeiro capítulo discute-se, a partir de pesquisa bibliográfica, o referencial teórico sobre o trabalho, em suas dimensões prática, produtiva, ontológica e social. No que se desdobra na discussão sobre a relação entre o modo de produção e o modo de vida, enquanto engendadores da organização do trabalho. Por fim, neste capítulo, discute-se a condição do trabalho na reprodução social capitalista, no decorrer das reestruturações produtivas, e a vida cotidiana.

No segundo capítulo discute-se, a partir de pesquisa bibliográfica e dos bancos de dados do IBGE e da Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás (SEPLAN), a expansão capitalista em Goiás, especialmente sobre o processo de industrialização recente. Compreende-se que o capitalismo atualiza em Goiás, ao longo de seu processo histórico, uma tendência presente desde sua origem, ou seja, uma acumulação que antecede a valorização do capital (uma acumulação não-capitalista para o capital) e que, ao mesmo tempo, prepara as condições para a instalação de processos de valorização capitalísticos. São elementos desse processo os investimentos em mineração, transporte rodó-ferroviário, energia e hidrelétricas, cercamento de terras, as transformações no campo e a urbanização e industrialização (especialmente das regiões Centro e Sul do Estado).

No terceiro capítulo discute-se, a partir de pesquisa bibliográfica, banco de dados da SEPLAN, material produzido pelas entidades representativas da indústria automobilística (ANFAVEA) e dos trabalhadores (SIMECAT), além de publicações da empresa e dos Sistema “S”, o caso específico da produção na Mitsubishi Motors Company do Brasil e o modo de vida da classe trabalhadora em Catalão. Atualizam-se as condições da produção social capitalista na cidade, focando-se na introdução do setor automotivo. A partir daí, discute-se as questões centrais para as dinâmicas produtivas, como a organização da produção e do trabalho, a formação profissional e as relações sindicais. Por fim, neste capítulo, aborda-se o modo de vida em Catalão, a partir da perspectiva da produção e da vida urbana, e as repercussões no cotidiano da classe trabalhadora.

Concluimos com um contraponto entre a força simbólica de Catalão (representante do progresso e da modernidade) e o modo de vida da classe trabalhadora, caracterizado pela expropriação, intensificação e precarização do trabalho, e também pelo controle, subordinação e mercantilização das relações sociais a partir da produção na MMC e da vida urbana em Catalão.

1 - TRABALHO, ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E MODO DE VIDA

Neste capítulo, definiremos trabalho e sua importância fundamental na (re)produção das condições materiais de existência. Apoiar-nos-emos nas obras de Marx e Engels para compreender o trabalho enquanto prática, na relação do trabalhador com o seu processo de trabalho. Em seguida, abordaremos como o processo que esse conceito define ocorre na realidade, fundamentalmente na sociedade capitalista. Para tanto, discutiremos a organização do processo de trabalho numa interlocução com a vida cotidiana.

1.1 – Trabalho

1.1.1 - O trabalho enquanto prática

Para Marx (2004a) trabalho é a efetivação das forças vitais do homem em um projeto consciente ¹ elaborado previamente pelo sujeito e determinado por condições sociais historicamente (re)produzidas. Mas não se trata de qualquer efetivação ou objetivação. A constante na concepção de *trabalho enquanto prática* é a efetivação das forças vitais na (re)produção das condições materiais de existência, o que pressupõe o intercâmbio com a natureza sua condição mais elementar. O trabalho é, nesta perspectiva, a realização de um projeto consciente que externaliza as forças vitais do homem, sua criatividade e humanidade no metabolismo com a natureza, sob um modo determinado por um processo de trabalho historicamente produzido, reproduzido e transformado.

Segundo Marx (1968):

¹ Para Marx e Engels (2007) o Homem não é só corpo físico, conjunto biologicamente orgânico, por assim dizer. É também “espírito” que se externaliza como “consciência”, através da linguagem. Para produzir a vida, de modo determinado socialmente, os indivíduos entram em relação tanto com a organização física quanto com sua consciência. Cf. Marx: “O ‘espírito’ sofre, desde o início, a maldição de estar ‘contaminado’ pela matéria, que, aqui, se manifesta sob a forma de camadas de ar em movimento, de sons, em suma, sob a forma de linguagem. A linguagem é tão antiga quanto a consciência - a linguagem é a consciência real, prática, que existe para os outros homens e que, portanto, também existe para mim mesmo; e a linguagem nasce, tal como a consciência, do carecimento, da necessidade de intercâmbio com outros homens. Desde o início, portanto, a consciência já é um produto social e continuará sendo enquanto existirem homens” (MARX; ENGELS, 2007, p. 34).

Antes de tudo, o trabalho é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza. Defronta-se com a natureza como uma de suas forças. Põe em movimento as forças naturais de seu corpo, braços e pernas, cabeça e mãos, a fim de apropriar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes forma útil à vida humana. Atuando assim sobre a natureza externa e modificando-a, ao mesmo tempo modifica sua própria natureza. Desenvolve as potencialidades nela adormecidas e submete ao seu domínio o jogo das forças naturais (MARX, 1968, p. 202).

Marx denomina esse conceito como “*trabalho exteriorizado*”, “*efetivação*” ou “*objetivação*” do trabalho. Essa concepção compreende que, na interação com a natureza, as pessoas produzem objetivamente e subjetivamente algo para satisfazer necessidades naturais e sociais, dotando sua produção de utilidade social (“*valor de uso*”) (Marx, 2004c, p. 80).

Essa relação do homem com a natureza corresponde ao pressuposto de que para fazer história, e por isso, a sociedade, o homem deve estar em condições de viver. Isso pressupõe a satisfação de necessidades materiais e ideais. Segundo os autores, o primeiro ato histórico é o esforço empenhado na produção dos meios necessários para a satisfação dessas necessidades, como condição fundamental da existência material dos indivíduos, devendo ser reproduzida cotidianamente.

Nesse sentido, o trabalho é condição fundamental para a produção da sociedade, historicamente, e se apresenta enquanto relações sociais de produção: 1) entre o trabalhador e a atividade do seu trabalho; 2) entre o trabalhador e o produto do seu trabalho; 3) e nos intercâmbios sociais (relações de classes). Essa efetivação é mediada pelos meios de trabalho, torna a atividade de transformação do objeto de trabalho em uma prática elaborada previamente e determinada por condições históricas e sociais.

1.1.2 - O trabalho enquanto produção

Para Engels (2004, p. 22) “*o trabalho começa com a elaboração de instrumentos*”, o que satisfaz o primeiro ato histórico, quando para a “*produção da própria vida material*” produzem-se os meios necessários na mediação do homem com a natureza (MARX, ENGELS, 2007, p. 33). Os meios de produção conduzem aquele projeto consciente através da

efetivação das forças vitais com finalidade de produção de utilidade social, que se materializa no produto do trabalho.

Para Marx:

No processo de trabalho, a atividade do homem opera uma transformação, subordina a um determinado fim, no objeto sobre que atua por meio do instrumental de trabalho. O processo extingue-se ao concluir-se o produto. O produto é um valor-de-uso, um material da natureza adaptado às necessidades humanas através da mudança de forma. O trabalho está incorporado ao objeto sobre que atuou. Concretizou-se e a matéria está trabalhada. O que se manifestava em movimento, do lado do trabalhador, se revela agora qualidade fixa, na forma de ser, do lado do produto. [...] Observando-se todo o processo do ponto de vista do resultado, do produto, evidencia-se que meio e objeto de trabalho são meios de produção e o trabalho é trabalho produtivo (MARX, 1968, p. 205).

Os instrumentos mediadores entre o homem e a natureza representam a forma assumida pelo metabolismo com a natureza. Dito de outra forma, os meios que os homens utilizam em seu processo de trabalho tornam-se indicadores das condições sociais nas quais trabalham, e também das condições sociais desse trabalho. Para Marx:

O que distingue as diferentes épocas econômicas não é o que se faz, mas como, com que meios de trabalho se faz. Os meios de trabalho servem para medir o desenvolvimento da força humana de trabalho e além disso, indicam as condições sociais em que se realiza o trabalho (MARX, 1968, p. 204).

O produto do trabalho torna-se a síntese do objeto e da objetivação do trabalho, da exteriorização do trabalhador. É, portanto, a síntese das relações sociais de produção, e a forma assumida pela produção revelam o caráter social do trabalho e da sociabilidade engendrada.

1.1.3 – O trabalho enquanto realização do *Ser Genérico*

Outra determinação presente no trabalho é a do homem enquanto ser genérico. Ou seja, o trabalho enquanto realização do “*ser social*” ou do “*indivíduo social*” (MARX, 2011). É o momento em que o homem se vê diante de si enquanto gênero humano pertencente a uma

universalidade (MARX, 2004c). O homem está conectado à natureza, e esta a ele, tanto materialmente quanto espiritualmente, fazendo de sua atividade consciente livre o caráter genérico do homem. O que, segundo a concepção aqui apresentada, quer dizer necessariamente a relação do homem com o outro; a realização do sujeito particular enquanto ser social. Sua realização pressupõe a interação social, ou melhor, uma condição de ser social.

Para o autor:

A vida genérica, tanto no homem quanto no animal, consiste fisicamente, em primeiro lugar, nisto: que o homem (tal qual o animal) vive da natureza inorgânica, e quanto mais universal o homem [é] do que o animal, tanto mais universal é o domínio da natureza inorgânica da qual ele vive. Assim como plantas, animais, pedras, ar, luz etc., formam teoricamente uma parte da consciência humana, em parte como objetos da ciência natural, em parte como objetos da arte – sua natureza inorgânica, meios de vida espirituais, que ele tem de preparar prioritariamente para a fruição e para a digestão -, formam também praticamente uma parte da vida humana e da atividade humana (MARX, 2004c, p. 84).

As coincidências entre o homem e os demais animais cessam por aí, uma vez que:

O animal é imediatamente um com a sua atividade vital. Não se distingue dela. É *ela*. O homem faz da sua atividade vital mesma um objeto da sua vontade e consciência. Ele tem a atividade vital consciente. Esta não é uma determinidade (*Bestimmtheit*) com a qual ele coincide imediatamente. A atividade vital consciente distingue o homem imediatamente da atividade vital animal. Justamente, [e] só por isso, ele é um ser genérico. Ou ele somente é um ser consciente, isto é, a sua própria vida lhe é objeto, precisamente porque é um ser genérico. Eis por que a sua atividade é atividade livre (MARX, 2004c, p. 84).

A produção do mundo objetivo, externo ao indivíduo, torna efetivo o *ser genérico*, uma vez que sua produção identifica-se com sua vida genérica, sua vida enquanto gênero humano. É aquele momento em que o homem se vê num mundo criado por ele, num mundo objetivado de seu interior consciente, num mundo engendrado por sua ação prática consciente. Ao produzirem, em sua atividade vital, interações sociais, os homens produzem e reproduzem relações sociais que os impelem ao *ser genérico*, seu ser social, posto que produzem não apenas para suprirem suas necessidades individuais, físicas e biológicas, mas produzem universalmente. Nesta perspectiva, ao interagir com outros homens, sua produção (material e intelectual) torna-se produção social.

1.1.4 - O trabalho enquanto intercâmbio social

Como vimos o homem não se confunde com sua atividade vital, ao contrário faz dela um objetivo de sua vontade e consciência. Mas antes de serem entidades autônomas, sua vontade e consciência são determinadas pelas condições da produção e das relações sociais estabelecidas nesse intercâmbio. A cooperação consciente dos indivíduos na transmissão geracional do trabalho e por meio do trabalho está, portanto, na base de toda a produção humana.

O próprio trabalho que efetua o metabolismo necessário e vital com a natureza está determinado pela forma assumida pelo intercâmbio entre os indivíduos, ou seja, pelo modo de cooperação (vínculos e relações mútuas). A produção analisada em seu conjunto é constituída não somente pela relação do homem com a natureza, mas também, e fundamentalmente, pelas relações sociais. As relações sociais sofrem, por sua vez, a determinação dos meios de produção, fruto de trabalho acumulado sob outras relações sociais de produção:

[...] as relações sociais de acordo com as quais os indivíduos produzem, as relações sociais de produção, alteram-se, transformam-se com a modificação e o desenvolvimento dos meios materiais de produção, das forças produtivas. Em sua totalidade, as relações de produção formam o que se chama de relações sociais, a sociedade, e, particularmente, uma sociedade num estágio determinado, peculiar. A sociedade antiga, a sociedade feudal, a sociedade burguesa são conjuntos de relações de produção desse gênero, e, ao mesmo tempo, cada uma delas caracteriza um estágio particular de desenvolvimento na história da humanidade (MARX, 1992, p. 96).

Assim, ao buscar suprir suas necessidades metabólicas, o homem, determinado por condições históricas e sociais específicas, se depara com novas necessidades, dando origem a complexificação da vida social. Essas condições emergem do trabalho na forma de forças produtivas e relações sociais de produção.

Para Marx (2004b), enquanto metabolismo, a análise do trabalho independe da formação social específica, é universal; quanto aos outros aspectos ou nuances do processo de trabalho, como a relação do trabalhador com outro trabalhador, da finalidade da produção e dos produtos, dependem da formação social onde se dão as relações sociais que engendram historicamente a divisão social do trabalho e o desenvolvimento das forças produtivas.

Portanto, na reprodução dos meios de vida por meio do trabalho os homens recriam suas relações com os meios de existência e no intercambio entre os indivíduos na divisão social do trabalho, ou seja, nas relações de classes, o que envolve suas complexidades e contradições.

1.2 - Modo de produção e modo de vida

Retomando ao caráter genérico da atividade produtiva, esta é determinada, num primeiro momento, pela forma assumida nas relações de produção do modo e dos fins da produção e do produto do trabalho. A este processo, que depende da relação entre o desenvolvimento das relações sociais e os meios de produção, Marx denominou de modo ou regime de produção.

Para ele, qualquer modo de produção concreto, pressupõe:

[...] como condição histórica, uma determinada fase das forças sociais produtivas e de suas formas de desenvolvimento, condição que é, por sua vez, resultado e produto histórico de um processo anterior, e do qual parte o novo tipo de produção como de sua base dada; que as relações de produção que correspondem a este regime de produção específico, historicamente determinado – relações que os homens contraem em seu processo social de vida, na criação de sua vida social –, apresentam um caráter específico, histórico e transitório; e, finalmente, que as relações de distribuição são essencialmente idênticas a estas relações de produção, o seu reverso, pois ambas apresentam o mesmo caráter histórico transitório (MARX, 1992, p. 75).

É neste sentido que o processo de trabalho ganha centralidade na história da *existência* humana, pois é através dele que se busca reproduzir e transformar os meios de existência necessários a reprodução social. E é por meio dele que o homem se identifica enquanto um ser genérico ou social. Portanto, a centralidade do trabalho é antes uma necessidade histórica e social (concreta) do que uma categoria analítica ou conceito teórico (ideal), tornando-se relevante para a intelectualidade só muito recentemente na história da humanidade. Os homens têm de produzir suas vidas – enquanto necessidade – em condições herdadas que lhe são postas pelo desenvolvimento particular de sua comunidade ou sociedade.

Esse meio definido ou particular de atividade produtiva – enquanto relação social – é também um meio definido de externarem sua atividade humano-genérica: a expressão de suas produções materiais e ideais. Para Marx o processo de trabalho sob a forma de um modo de produção específico engendra um modo de vida, ou seja, como os indivíduos manifestam suas vidas:

O modo pelo qual os homens produzem seus meios de vida depende, antes de tudo, da própria constituição dos meios de vida já encontrados e que eles têm de reproduzir. Esse modo de produção não deve ser considerado meramente sob o aspecto de ser a reprodução da existência física dos indivíduos. Ele é, muito mais, uma forma determinada de sua atividade, uma forma determinada de exteriorizar sua vida, um determinado *modo de vida* desses indivíduos. Tal como os indivíduos exteriorizam sua vida, assim são eles. O que eles são coincide, pois, com sua produção, tanto com o *que* produzem como também com o *modo como* produzem. O que os indivíduos são, portanto, depende das condições materiais de sua produção. Essa produção aparece, primeiramente, com o *aumento da população*. Ela própria pressupõe, por sua vez, um *intercâmbio* [Verkehr] entre os indivíduos. A forma desse intercâmbio é, novamente, condicionada pela produção (MARX; ENGELS, 2007, p. 87).

Existe uma unidade entre modo de produção e modo de vida, que formam a totalidade social e histórica. Para Marx, as condições materiais de existência juntamente com as relações sociais necessárias à produção e reprodução social engendram um modo de vida típico de cada condição social, e essa condição social depende fundamentalmente do modo de produção historicamente estabelecido. Em termos conceituais, existe uma incidência fundamental do modo de produção que, por sua vez, engendra um modo de vida, ou seja, uma forma específica de intercâmbio entre indivíduos inseridos em processos de trabalho e cooperação social, que no real se apresentam como particularidades historicamente determinada.

Aprofundando no caráter geral e comum a toda forma particular da produção² Marx (2007, p. 534) o assimila a “*essência humana*”. Essa essência seria formada pelo conjunto das relações sociais, fundamentada no trabalho e mediada pelos meios de produção e

² Para Marx (2011, p. 41), apesar de “produção” designar “*um determinado estágio de desenvolvimento social*”, uma época da “*produção de indivíduos sociais*”, é razoável procurarmos na essência da produção em geral, aquilo que se lhe é comum em todos os períodos históricos, ou seja, suas “*diferentes determinações*”, aquele “*algo multiplamente articulado*”. É na diferença entre esse “*Universal*” e as produções particulares que se constitui o desenvolvimento. Cf. Marx (2011, p. 41) “*se não há produção em geral, também não há igualmente produção universal. A produção é sempre um ramo particular da produção – por exemplo, agricultura, pecuária, manufatura, etc. – ou uma totalidade. [...] Finalmente, a produção também não é somente produção particular. Ao contrário, é sempre um certo corpo social, um sujeito social em atividade em uma totalidade maior ou menor de ramos de produção*”.

representações sociais ou formas de tomada de consciência sobre o real – relação entre modo de produção e modo de vida – que pode ser entendido pelo conceito de sociabilidade.

A forma como está organizada a cooperação social, o intercâmbio entre os indivíduos, é determinada pela divisão social do trabalho e pelas relações de produção ou de propriedade. Essas relações se manifestam nas abstrações, regulações e legitimações sociais. Essas “*formas de tomada de consciência*” em cada contexto social assumem a configuração de representações cotidianas do modo de vida, influenciando decisivamente nas perspectivas e desenvolvimento das relações sociais (MARX, 1978).

A divisão do trabalho, fruto das mudanças das forças sociais produtivas, engendra as divisões tanto no processo de trabalho, na produção em si e de forma ampla. Marx aponta para a divisão entre trabalho intelectual e manual, a divisão produtiva entre cidade e campo, entre interesses industriais e comerciais em oposição aos agrários como o desenvolvimento da complexificação da produção social. Os autores procuram demonstrar como esses processos produtivos estão imbricados numa estrutura social e política que lhe dá movimento e forma (Marx, 1992; Marx; Engels, 2007). De um processo de produção dos meios necessários à própria vida, que produzem novas necessidades por meio da ação e da construção de instrumentos de satisfazer suas necessidades de existência (de forma ampla), implicando na reprodução social (que se estende desde a família, inicialmente, até as divisões mais complexas e extensas), o trabalho passa de uma relação natural a uma relação social, com espaços, funções e práticas desiguais como o é a divisão social do trabalho.

Podemos sintetizar do que foi exposto até aqui que é por meio do trabalho que os indivíduos engendram as condições necessárias para a produção de suas vidas, em condições histórica, particulares e transitoriamente determinadas. Assim sendo, o trabalho é condição fundamental para que haja produção. Esta, por sua vez, é também fundamental para a interação e intercâmbio entre os indivíduos (vida social). E sem essa cooperação não há relações sociais que produzam o modo de vida, ou seja, não há manifestação do *ser* (humano) *genérico*.

O desenvolvimento histórico da prática do trabalho repercutiu em todo o corpo físico e na organização social. O modo de vida engendrado *no* e *pelo* trabalho deu distintas funções aos órgãos do corpo. As mãos, que já não serviam apenas como suporte ao corpo na locomoção, mas também para subir em árvores e coletar frutos, fez com que o ancestral do homem desenvolvesse e as adaptasse pelo trabalho de coleta, hereditariamente. Para Engels (2004) a distinção nos membros do corpo para funções diferenciadas para o trabalho e pelas

necessidades do trabalho facultou ao cérebro, por exemplo, um funcionamento complexo que culminou na racionalização sobre si e o meio existente:

[...] Em face de cada novo progresso, o domínio sobre a natureza, que tivera início com o desenvolvimento da mão, com o trabalho, ia ampliando os horizontes do homem, levando-o a descobrir constantemente nos objetos novas propriedades até então desconhecidas. Por outro lado, o desenvolvimento do trabalho, ao multiplicar os casos de ajuda mútua e de atividade conjunta, e ao mostrar assim as vantagens dessa atividade conjunta para cada indivíduo, tinha de contribuir forçosamente para agrupar ainda mais os membros da sociedade (ENGELS, 2004, p. 18).

Associado ao desenvolvimento dos instrumentos de trabalho, da linguagem e da diversificação e aperfeiçoamento do trabalho toda a capacidade criativa da sociedade, o desenvolvimento do modo de cooperação social, e sua conseqüente divisão em classes sociais, teve contraditórias conseqüências sociais. O aumento da produção de riquezas reverte-se no aumento da pobreza (material e espiritual) dos produtores, afetando sua sociabilidade, uma vez que a produção, desde a história escrita, está baseada na divisão do trabalho e nos antagonismos de classes. Conforme resumido n'ó *Manifesto Comunista* (MARX; ENGELS, 2010) a produção econômica e a estrutura de relações sociais engendram de sua base a história política e intelectual. E que, decorrente dessa estruturação, os intercâmbios antagônicos entre os indivíduos sociais fundamentam-se em antagonismos de classes, entre produtores diretos e apropriadores dos produtos da produção, entre exploradores e explorados. Possibilidades essas bem definidas por Engels (2004, p. 25), onde esse afirma que, a despeito de todo o complexo desenvolvimento das potencialidades criativas humanas e da divisão de classes entre concepção e execução do trabalho “*a cabeça que planejava o trabalho já era capaz de obrigar mãos alheias a realizar o trabalho projetado por ela*”.

1.3 - O Trabalho e a (Re)Produção Social Capitalista

De acordo com Marx (2004b) no modo de produção capitalista o modo de vida é constituído por alienação e estranhamento, uma vez que no trabalho, em vez condições para

fruição da atividade vital enquanto *ser genérico* livre e consciente, a concepção e a propriedade de todos os elementos do processo de trabalho sob a posse privada da burguesia, não se configuram no reconhecimento do produtor direto com o ato de sua produção, com o produto de seu trabalho e com as relações sociais engendradas. Com a formação social baseada na divisão de classes sociais ocupando posições específicas e desiguais na divisão social do trabalho, o produtor direto é expropriado tanto dos meios de produção quanto dos produtos de seu trabalho.

No modo de produção capitalista encontram-se engendrado as relações de produção burguesa, ou seja, a compra pelo capitalista da força de trabalho, que assume a forma de mercadoria. O trabalho fundado nesse tipo capitalista de produção torna não apenas objetos, mas o próprio trabalho e o trabalhador em mercadoria. Em consequência, temos o produto do trabalho como um ser estranho ao trabalhador, estranha a própria atividade vital. Quanto mais ele produz e se desgasta no trabalho, e o que produz é apropriado por um terceiro (capitalista), *“tanto mais poderoso se torna o mundo objetivo, alheio (fremd) que ele cria diante de si, tanto mais pobre se torna ele mesmo, seu mundo interior, [e] tanto menos [o trabalhador] pertence a si”* (Marx, 2004c, p. 81).

O estranhamento do produtor direto com o produto da sua força de trabalho é a síntese da contradição entre o sujeito e sua produção, onde as maravilhas e riquezas criadas pelo trabalho humano são apropriadas pela classe dominante em detrimento do produtor direto, que é subsumido pelo capital. Segundo Marx, estão presentes nesse processo dois aspectos:

1) a relação do trabalhador com o *produto do trabalho* como um objeto estranho e poderoso sobre ele. Esta relação é ao mesmo tempo a relação com o mundo exterior sensível, com os objetos da natureza como um mundo alheio que se lhe defronta hostilmente. 2) A relação do trabalho com *ato da produção* no interior do *trabalho*. Esta relação é a relação do trabalhador com a sua própria atividade como uma [atividade] estranha não pertencente a ele, a atividade como miséria, a força como impotência, a procriação como castração. A energia espiritual e física *própria* do trabalhador, a sua vida pessoal – pois o que é vida senão atividade – como uma atividade voltada contra ele mesmo, independente dele, não pertencente a ele. O *estranhamento-de-si (Selbstentfremdung)*, tal qual acima o estranhamento da coisa. (MARX, 2004c, p. 83).

Como o trabalho na produção capitalista é configurado como mais um elemento no mercado do processo de valorização do capital, como capital na forma de mercadoria-

trabalho, o trabalhador como um ser autoconsciente encontra sua atividade vital, o trabalho na produção do seu ser social, unicamente como meio para reproduzir as condições materiais de sua existência e de sua família, ou seja, enquanto meio para a reprodução privada de sua existência particular. Desta forma, em vez de realização do ser genérico o trabalho se torna uma forma de estranhamento do homem com sua atividade vital e produtiva, com o produto dessa atividade e da relação com o outro. O trabalho estranhado faz da vida genérica meio de vida individual, engendrando uma sociabilidade individualista.

N'A *Ideologia Alemã*, Marx e Engels (2007) apresentam o exemplo da “concorrência” como característica particular da sociabilidade na sociedade capitalista:

A concorrência isola os indivíduos uns dos outros, não apenas os burgueses, mas ainda mais os proletários, apesar de agregá-los. Por isso, transcorre sempre um longo período antes que os indivíduos possam se unir, sem contar que, para essa união - quando não for meramente local -, os meios necessários, as grandes cidades industriais e as comunicações acessíveis e rápidas, têm de primeiro ser produzidos pela grande indústria; e, por isso, todo poder organizado em face desses indivíduos que vivem isolados e em relações que diariamente reproduzem o isolamento só pode ser vencido após longas lutas. Exigir o contrário seria o mesmo que exigir que a concorrência não deva existir nessa época histórica determinada ou que os indivíduos devam apagar de suas mentes relações sobre as quais não têm nenhum controle como indivíduos isolados (MARX; ENGELS, 2007, p. 62).

O estranhamento do produto do trabalho, da atividade vital e do ser genérico significa o estranhamento do homem pelo próprio homem (produtores diretos e não trabalhadores). Para Marx (2004b) equivale dizer a relações e conflitos de classes sociais. E que no capitalismo, representa a dominação do processo de trabalho pela burguesia. O que vale dizer aos meios de produção e a organização do trabalho com a finalidade de valorizar e reproduzir o capital do burguês via expropriação de trabalho ou valor excedente (mais-valia).

Conforme Marx:

[...] Através do trabalho estranhado o homem engendra, portanto, não apenas sua relação com o objeto e o ato de produção enquanto homens que lhe são estranhos e inimigos; ele engendra também a relação na qual outros homens estarão para a sua produção e o seu produto, e a relação na qual ele está para com estes outros homens. Assim como ele [engendra] a sua própria produção para a sua desefetivação (*Entwirklichung*), para o seu castigo,

assim como [engendra] o seu próprio produto para a perda, um produto não pertencente a ele, ele engendra também o domínio de quem não produz sobre a produção e sobre o produto. Tal como estranha de si a sua própria atividade, ele apropria para o estranho (*Fremden*) a atividade não própria deste (MARX, 2004c, p. 87).

As relações sociais de produção podem organizar e consolidar o trabalho, juntamente com as forças produtivas existentes, como fonte de reconhecimento no ato de produção e na produção social; ou fonte de estranhamento o ato da produção e alienação na produção social sob a dominação e exploração burguesa. De longo tempo, o controle acompanhado da dominação do produtor direto no seu processo de trabalho vem sendo executado na história. Os objetivos da produção sob a perspectiva do capital, segundo Marx (1968), é produzir valor de uso que tenha a possibilidade de se converter em valor de troca, ou seja, que seja destinada a venda como mercadoria. O capital exige a venda da mercadoria por um valor maior que o gasto em sua produção: mais valor que se converterá em distintas identidades de rendas.

O processo de produção capitalista apresenta-se como processo de trabalho e processo de formação de valor. A transmutação de valores de uso na forma de matérias-primas e instrumento por meio de trabalho anterior (capital morto) a outros bens, em novos processos produtivos é característica da complexificação do trabalho social através da ampliação da cooperação social. Um amplo processo de diversificação e especialização do processo de trabalho, não só local (processo de trabalho particular), mas geral (ramos industriais e sistemas nacionais e mundial de produção industrial).

Fruto da complexificação da cooperação é a divisão do trabalho. E em sociedades divididas em classes ocorre uma radical divisão entre planejamento e execução do trabalho. No capitalismo o planejamento contempla as funções de controle e de vigilância. Esse controle e vigilância apresentam-se como aperfeiçoamento do processo produtivo em reduzir ou eliminar desperdícios na valorização do capital, sob a perspectiva das classes que dominam a produção.

De acordo com Marx:

[...] Quando o processo de trabalho não é mais que um simples processo entre o Homem e a Natureza, seus elementos simples são comuns a todas as formas sociais de desenvolvimento do mesmo. Mas cada forma histórica concreta desse processo continua desenvolvendo suas bases materiais e suas formas históricas. Ao alcançar uma certa forma de amadurecimento, a forma

histórica concreta é abandonada e deixa o posto para outra mais alta. A chegada do momento da crise se anuncia ao se apresentar e ganhar extensão e profundidade a contradição e o antagonismo entre as relações de produção correspondentes a elas, por um lado, e, por outro lado, as forças produtivas, a capacidade de produção e o desenvolvimento material da produção e sua forma social (MARX, 1992, p. 81).

A reprodução social do trabalho está estreitamente vinculada ao modo de vida do trabalhador, de maneira que quando o trabalho é praticado na efetivação das potencialidades humanas, na busca da emancipação das necessidades humanas, o trabalho é fonte de realização e importância social; quando os objetivos da produção não se voltam às potencialidades humanas, mas sim à (re)produção da dominação e exploração de um grupo ou classe sobre outras (exploração do homem pelo homem), o trabalho se torna um peso na vida do trabalhador, afetando seu modo de vida, ou seja, sua sociabilidade e, conseqüentemente, suas aspirações e perspectivas. É dessa relação, por vezes contraditória, que se formam as perspectivas e consciências de classe.

Do trabalho exteriorizado (a forma dada pelo trabalhador a exteriorização de suas energias vitais) e a sua apropriação pelo capitalista, na forma de propriedade privada, resulta para Marx (2004c) em que:

[...] a emancipação da sociedade da propriedade privada etc., da servidão, se manifeste na forma *política da emancipação dos trabalhadores*, não como se dissesse respeito somente à emancipação deles, mas porque na sua emancipação está encerrada a [emancipação] humana universal. Mas esta [última] está aí encerrada porque a opressão humana inteira está envolvida na relação do trabalhador com a produção, e todas as relações de servidão são apenas modificações e conseqüências dessa relação (MARX, 2004c, p. 88).

A essa fonte de estranhamento social no trabalho acompanha sempre uma organização do processo de trabalho estranhado, precarizada e intensificado, tornando as práticas objetivas e subjetivas, além de objetivação de utilidade social (valor de uso), em um meio de enriquecimento e subordinação por parte dos grupos e classes dominantes (mais valor). Essa condição negativa só é possível a partir do desenvolvimento da divisão social do trabalho, principalmente daquela divisão entre trabalho manual (produtores diretos) e trabalho intelectual (função de organização, direção, controle, disciplinarização e “espiritualização” social). Nota-se a importância das relações sociais de produção na definição das condições do

trabalho e, conseqüentemente, no caráter social do trabalho, produtor de riquezas e misérias sociais.

Em resumo: há nessa concepção histórica um elemento fundamental que caracteriza o ser genérico do homem: a intencionalidade consciente. À medida que o homem se desenvolve por meio do trabalho, este adquire um caráter cada vez mais consciente e organizado socialmente. Com maior racionalidade e complexificação, no trabalho e pelo trabalho, a organização social se re-configura, tornando a produção cada vez mais coletiva. A cooperação, por sua vez, exige dos homens comunicação, interação e diversificação dos processos de trabalho. As necessidades refletem na consciência e, por meio do trabalho planejado e intencional criam condições de se emancipar dos seus limites naturais.

A possibilidade do conhecimento do homem sobre a natureza não quer dizer que se efetive inevitavelmente, posto que o homem, mesmo ao tentar superar os limites naturais de suas necessidades vitais, não se separa da natureza, estando, pois, submetido às suas leis e movimentos³. Portanto, o conhecimento e o desenvolvimento humano repercutem sobre a sociedade de diversas formas, podendo voltar-se contra ela. Essas mudanças exigem maior controle sobre as conseqüências físicas e sociais da produção.

1.4 - A (Re)Produção Capitalista e a Organização do Processo de Trabalho

Para compreendermos a situação do trabalho contemporâneo é necessário compreendermos as relações que este trava com as necessidades do capital, conforme apontado acima. E para entendê-las é necessário compreender que no capital enquanto relação social há o que Marx (2011) caracterizou como “*função civilizadora*”, qual seja a ampliação da capacidade de transformação e apropriação da natureza; a intensificação do intercâmbio entre os indivíduos na produção e na sociedade mundial, por meio da interdependência dos processos de produção e circulação (consumo produtivo e improdutivo); dos meios de intercâmbios e comunicação em escala global (especialmente entre os trabalhadores, que

³ Basta nos debruçar um pouco sobre as limitações das construções humanas para tentar evitar os desastres naturais que sacodem o mundo há bilhares de anos e que colocam um sem número de pessoas à mercê das forças da natureza.

assumem, cada vez mais, o caráter de trabalhadores coletivos); a redução do tempo de trabalho ao mínimo necessário à produção de excedentes.

A passagem abaixo demonstra como as transformações na produção implementadas pelo capital promovem transformações nos modos de vida anteriores a ele, e carrega consigo as contradições inerentes a esse modo de produção social da vida:

Portanto, da mesma maneira que a produção baseada no capital cria, por um lado, a indústria universal - isto é, trabalho excedente, trabalho criador de valor -, cria também, por outro lado, um sistema da exploração universal das qualidades naturais e humanas, um sistema da utilidade universal, do qual a própria ciência aparece como portadora tão perfeita quanto todas as qualidades físicas e espirituais, ao passo que nada aparece elevado-em-si-mesmo, legítimo-em-si-mesmo fora desse círculo de produção e troca sociais. Dessa forma, é só o capital que cria a sociedade burguesa e a apropriação universal da natureza, bem como da própria conexão social pelos membros da sociedade. Daí a grande influência civilizadora do capital; sua produção de um nível de sociedade em comparação com o qual todos os anteriores aparecem somente como desenvolvimentos locais da humanidade e como idolatria da natureza. Só então a natureza torna-se puro objeto para o homem, pura coisa da utilidade; deixa de ser reconhecida como poder em si; e o próprio conhecimento teórico das suas leis autônomas aparece unicamente como artilharia para submetê-la às necessidades humanas, seja como objeto do consumo, seja como meio da produção. O capital, de acordo com essa sua tendência, move-se para além tanto das fronteiras e dos preconceitos nacionais quanto da divinização da natureza, bem como da satisfação tradicional das necessidades correntes, complacentemente circunscrita a certos limites, e da reprodução do modo de vida anterior. O capital é destrutivo disso tudo e revoluciona constantemente, derruba todas as barreiras que impedem o desenvolvimento das forças produtivas, a ampliação das necessidades, a diversidade da produção e a exploração e a troca das forças naturais e espirituais (MARX, 2011, p. 333).

Em Marx e Engels (2010), temos a caracterização das forças sociais produtiva posto em movimento pela burguesia, na disseminação impositiva de seu modo de produção social. Os autores destacam a necessidade burguesa em revolucionar incessantemente os meios de produção e as relações sociais de produção, não só no ambiente de trabalho, mas em toda a sociedade. A relação do antigo modo de produção com o modo de produção burguês é marcada pela insegurança, pelo abalo entre conservação e subversão contínua:

A burguesia não pode existir sem revolucionar incessantemente os instrumentos de produção, por conseguinte, as relações de produção e, com

isso, todas as relações sociais. A conservação inalterada do antigo modo de produção era, pelo contrário, a primeira condição de existência de todas as classes industriais anteriores. Essa subversão contínua da produção, esse abalo constante de todo o sistema social, essa agitação permanente e essa falta de segurança distinguem a época burguesa de todas as precedentes. Dissolvem-se todas as reações sociais antigas e cristalizadas, com seu cortejo de concepções e de idéias secularmente veneradas; as relações que as substituem tornam-se antiquadas antes de se consolidarem. Tudo o que era sólido e estável se desmancha no ar, tudo o que era sagrado é profanado e os homens são obrigados finalmente a encarar sem ilusões a sua posição social e as suas relações com os outros homens. [...] Pela exploração do mercado mundial, a burguesia imprime um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em todos os países. [...] No lugar do antigo isolamento de regiões e nações autossuficientes, desenvolvem-se um intercâmbio universal e uma universal interdependência das nações (MARX; ENGELS, 2010, p. 45).

O capital procura constantemente o aumento da produção (produção em massa) mediante a diminuição do tempo necessário para a produção de excedente. É, portanto, inerente a essa tendência a necessidade de se diminuir o custo da força de trabalho (valor antecipado ao trabalhador na forma de salário) como forma de aumentar a mais-valia produzida enquanto trabalho excedente. Em consequência do aperfeiçoamento dos meios de produção, a introdução das máquinas-ferramentas, longe de representar diminuição do esforço físico e espiritual dos trabalhadores, servem no modo de produção capitalista, para baratear as mercadorias. Em consequência disso cria, o capital, condições de suplantar outros modos de produção (como o artesanato e produção comunal), circulando com mais naturalidade sua excessiva produção (superprodução) (MARX, 1968).

Porém, com a introdução do sistema automático⁴, se por um lado o capital diminui o *quantum* de valor presente no capital variável (*i.e.* força de trabalho) e, conseqüentemente alcança o barateamento da mercadoria, por outro, diminui também o *quantum* de valor presente no produto repassado pelo tempo de trabalho nele contido.

Partindo do pressuposto de que no modo de produção capitalista está presente a unidade⁵ entre processo de trabalho e processo de valorização, Marx (1968) aponta a contradição interna dessa unidade:

⁴ Marx, (1968, p. 434) assim define o *sistema automático*: “quando a máquina-ferramenta, ao transformar a matéria-prima, executa sem ajuda humana todos os movimentos necessários, precisando apenas da vigilância do homem para uma intervenção eventual, temos um sistema de automático, suscetível, entretanto, de contínuos aperfeiçoamento”.

⁵ Cf. Marx (2004a, p. 67): “Como unidade do processo de trabalho e processo de formação de valor, o processo de produção é processo de produção de mercadorias; como unidade de processo de trabalho e processo de valorização, é ele processo de produção capitalista, forma capitalista da produção de mercadorias.

[...] O capital faz o operário trabalhar agora não com a ferramenta manual, mas como a máquina que maneja os próprios instrumentos. Um primeiro exame põe em evidência que a indústria moderna deve aumentar extraordinariamente a produtividade do trabalho, ao incorporar as imensas forças naturais e a ciência ao processo de produção; o que não está claro, entretanto, é se essa elevada produtividade não se realiza a custo de maior dispêndio do trabalho. [...] Enquanto a máquina possui valor e conseqüentemente transfere valor ao produto, ela constitui um componente do valor do produto. Em vez de barateá-lo, encarece-o na proporção de seu próprio valor. [...] De início, é mister observar que as máquinas entram por inteiro no processo de trabalho e apenas por partes no processo de formação do valor. Nunca acrescentam mais valor do que o que perdem com seu desgaste médio. Há, portanto grande diferença entre o valor da máquina e a parte do valor que ela transfere periodicamente ao produto. Há uma grande diferença entre o papel que a máquina desempenha na formação do valor do produto e o que desempenha na formação do produto. E quanto mais dure a máquina repetindo o mesmo processo, tanto maior a diferença (MARX, 1968, p. 441).

Em contradição à tendência expansionista e concentradora o capital enfrenta dificuldades e entraves devido à competição entre os capitalistas na busca por lucro e da luta da classe trabalhadora na resistência à exploração burguesa. Torna-se necessário ao capital adotar estratégias de ampliação da mais-valia e, ao mesmo tempo, tenta driblar a tendência de queda da taxa de lucro, decorrente de sua inerente superprodução e redução do trabalho vivo na produção (MARX, 1968; 2011).

É nesse contexto que a produtividade do processo de trabalho torna-se foco principal da estratégia capitalista. No desenvolvimento histórico do processo de trabalho industrial dois elementos se combinam: a mais-valia absoluta, caracterizada pelo aumento da produção com aumento da jornada de trabalho; e a mais-valia relativa, caracterizada pelo aumento da produção com o aumento da produtividade do trabalho, acarretando, em ambos os casos, mas de formas diferenciadas, intensificação do trabalho.

De acordo com Marx:

Como vimos, a tendência necessária do capital é o aumento da força produtiva do trabalho e a máxima negação do trabalho necessário. A efetivação dessa tendência é a transformação do meio de trabalho em maquinaria. Na maquinaria, o trabalho objetivado se contrapõe materialmente ao trabalho vivo como o poder dominante e como subsunção ativa deste a si, não só por meio da apropriação do trabalho vivo, mas no

próprio processo real de produção; a relação do capital como valor que se apropria da atividade valorizadora é posta no capital fixo, que existe como maquinaria, ao mesmo tempo como a relação do valor de uso do capital com o valor de uso da capacidade de trabalho; o valor objetivado na maquinaria aparece, ademais, como um pressuposto, diante do qual o poder valorizador da capacidade de trabalho individual desaparece como algo infinitamente pequeno; por meio da produção em massas enormes, que é posta pela maquinaria, desaparece igualmente do produto qualquer relação com a necessidade imediata do produtor e, em conseqüência, com o valor de uso imediato; na forma como o produto é produzido e nas condições em que é produzido já está posto que ele é produzido exclusivamente como portador de valor, e seu valor de uso é simples condição para isso. O próprio trabalho objetivado aparece imediatamente na máquina não só na forma do produto ou do produto empregado como meio de trabalho, mas na forma da própria força produtiva. [...] A maquinaria aparece, portanto, como a forma mais adequada do capital fixo, e o capital fixo, na medida em que o capital é considerado na relação consigo mesmo, como a forma mais adequada do capital de modo geral (MARX, 2011, p. 581-582).

A despeito das discussões que essa mudança na produção capitalista suscitou na intelectualidade contemporânea, é necessário salientar, como faz o próprio Marx (1968; 2011), que o trabalho não deixa de ser o veículo de transferência de valor ao produto. A estratégia capitalista de diminuir o *quantum* de capital variável - ao qual a força de trabalho no ato da produção se insere -, em relação ao *quantum* de capital fixo - onde se insere os instrumentos de produção, como a maquinaria -, representa que a produção e a valorização estão agora baseadas no trabalho acumulado, ou seja, no tempo de trabalho socialmente necessário presente na maquinaria enquanto mercadoria consumida no processo de trabalho. A transferência de valor presente na introdução da maquinaria (sistema automático) se dá: 1) na media em que possua valor, como trabalho objetivado; e 2) aumente a proporção de trabalho excedente em relação ao trabalho necessário, com a diminuição do tempo de produção e, conseqüentemente, aumento da produtividade do trabalho.

Nesse sentido:

Trata-se, portanto, de um palavreado burguês extremamente absurdo dizer que o trabalhador reparte com o capitalista porque este último, devido ao capital fixo (que, aliás, também é produto do trabalho e nada mais que *trabalho alheio* apropriado pelo capital), lhe facilita ou abrevia o trabalho (por meio da máquina, ao contrário, ele despoja o trabalho de toda a sua autonomia e de todo seu caráter atraente). [...] Na verdade, por meio desse processo o *quantum* de trabalho necessário para a produção de certo objeto é reduzido a um mínimo, mas só para que, com isso, um máximo de trabalho seja valorizado em um máximo de tais objetos (MARX, 2011, p. 585).

Logo a descentralização do trabalho no processo produtivo é mera questão de perspectiva político-ideológica, e não obedece a um rigor analítico fundada nas tendências materiais e, portanto sociais, do modo de produção capitalista. Essas distinções se fazem necessárias para compreendermos as tendências do capital quanto à organização do processo de trabalho (já presentes na produção da época de Marx) e como estas se desenvolveram ao longo do século XX.

O efeito mais significativo da busca incessante pela eficiência produtiva sobre o trabalhador diz respeito ao tempo, tanto na produção quanto para além dela. Temos em Thompson (2010, p. 269) uma análise interessante sobre o controle do tempo como elemento fundamental no cotidiano urbano, no período do desenvolvimento industrial inicial. Para ele é importante saber até que ponto o desenvolvimento da produção industrial associado à disciplina do trabalho influi na noção de tempo, fundamentalmente a maneira como esse senso de tempo influenciou a percepção interna dos trabalhadores. Partindo do pressuposto de que a transição para a sociedade industrial acarretou uma reestruturação rigorosa dos hábitos de trabalho (disciplina, estímulo e “*uma nova natureza humana*”), a partir do momento que se contrata mão-de-obra. Instaura e conflitam-se, então, o “tempo do empregador” e o “próprio tempo” do trabalhador. Nesse instante torna-se necessário para a produção a preocupação com a eficiência produtiva na forma do controle do tempo de trabalho contra o desperdício. O predominante nesse processo não é a tarefa e sim o valor do tempo, o custo, o seu gasto.

Um instrumento importante no controle do tempo (tanto no trabalho quanto fora dele) foi o relógio, que possibilitou a contagem e, por conseguinte, a sincronização do trabalho. Para o Thompson (2010, p. 268) “*à medida que o século XVII avança, a imagem do mecanismo do relógio se expande, até que, com Newton, toma conta do Universo. E pela metade do século XVIII (se confiarmos em Sterne) o relógio já alcançara níveis mais íntimos*”. Em referência àquela distinção apresentada por Marx e Engels (2007) entre indivíduo privado e indivíduo de classe, Thompson afirma que é característica das sociedades industriais “maduras” a administração do tempo e a demarcação entre “trabalho” e “vida”. Essa forma de disciplinar o tempo do “*homem industrial*” contou com o metodismo, o stalinismo ou nacionalismo para a sua expansão ao mundo “em desenvolvimento”. O que retoma à problemática lefebvrea dos conflitos entre os diferentes tempos sociais no cotidiano da sociedade urbana, já apresentado.

Thompson (2010) destaca o papel importante desempenhado por alguns indivíduos na construção e ampliação do controle do tempo como forma de sobre-explorar a força de

trabalho. Partindo da apologia puritana de Benjamim Franklin, que era amigo do inventor do relógio “automático” (John Whitedurst, de Derby):

[...] Em certo sentido, é apropriado que o ideólogo que deu a Weber o texto central para ilustrar a ética capitalista não viesse do Velho Mundo, mas do Novo - o mundo que devia inventar o relógio de ponto, preparar o caminho para o estudo de tempo-e-movimento, e atingir o seu apogeu com Henry Ford. [...] Por meio de tudo isso - pela divisão de trabalho, supervisão do trabalho, multas, sinos e relógios, incentivos em dinheiro, pregações e ensino, supressão das feiras e dos esportes - formaram-se novos hábitos de trabalho e impôs-se uma nova disciplina de tempo. A mudança levou às vezes várias gerações para se concretizar (como nos Potteries), sendo possível duvidar até que ponto foi plenamente realizada: ritmos de trabalho irregulares foram perpetuados (e até institucionalizados) no século atual, especialmente em Londres e nos grandes portos (THOMPSON, 2010, p. 297).

A partir do século XIX a propaganda do uso econômico do tempo, dirigida aos trabalhadores, teve no casamento do puritanismo com o capitalismo industrial o agente de conversão das novas avaliações do tempo, passando pelo ensino das crianças, pela equação “*tempo é dinheiro*”. O seu contrário, a sua oposição no capitalismo industrial ocidental, é apresentada pelo autor na figura da rebeldia boêmia, como uma forma de desqualificar supremacia dos valores de tempo moral e economicamente respeitáveis. A festa torna-se a antítese e o protesto contra a regulamentação racionalizada e economicista do tempo moderno.

1.4.1 - O Taylorismo

Foi com as pesquisas sistematizadas de Taylor que se aprofundou uma maior racionalização sobre o processo de trabalho. Para a organização “científica” da produção buscou-se um maior aproveitamento do tempo e dos movimentos no processo de trabalho, que só foi possível por meio de um maior controle sobre a força de trabalho. Portanto, a busca pela eficiência e controle do desperdício de capital (tanto das matérias-primas, quanto dos instrumentos e da força de trabalho) visava maior produtividade.

Esses objetivos atendiam às necessidades do capital que Taylor - em resposta ao pronunciamento do presidente estadunidense Teodoro Roosevelt -, denominou como “o problema da eficiência nacional”.

Assim define o autor:

Observando o devastamento de nossas florestas, o desperdício de nossas forças hidráulicas, a erosão de nosso solo, arrastado para o mar pelas enxurradas e o próximo esgotamento de nossas jazidas de carvão e ferro. Mas, por menos visíveis e menos tangíveis, estimamos superficialmente os maiores desgastes que ocorrem todos os dias, em função do esforço humano e decorrentes de nossos atos errôneos, mal dirigidos ou ineficientes, os quais Mr. Roosevelt considera como expressivos da falta de eficiência nacional (TAYLOR, 1970, p. 26).

Para tanto, o autor estabelece como meta formas mais eficientes de cooperação no trabalho por meio do treinamento e formação dos trabalhadores no processo produtivo imediato, de modo que o trabalhador possa executar suas tarefas num ritmo mais rápido e mais eficiente, de acordo com as aptidões naturais de cada indivíduo. O sistema de administração de pessoal torna-se o fundamento da produção sob direção racional. Taylor busca, com isso, institucionalizar a racionalização de tarefas em todas as atividades humanas como, por exemplos citados pelo autor, nas igrejas, institutos filantrópicos, universidades, serviços públicos e até mesmo nos lares. E não só ao trabalho na indústria ou nas empresas, tornando assim o que definimos como um modo de vida, ou seja, o conjunto das relações sociais.

Em sua perspectiva liberal, Taylor (1970, p. 29) acreditava que o seu sistema de administração “científica” teria como objetivo “assegurar o máximo de prosperidade ao patrão e, ao mesmo tempo, o máximo de prosperidade ao empregado”, tornando assim a única forma de se conseguir a eficiência nacional. O máximo de prosperidade seria garantido com os frutos da eficiência produtiva na forma de grandes dividendos, desenvolvimento produtivo, prosperidade permanente, salários mais altos⁶, aproveitamento dos homens de modo mais eficiente e tipos de trabalho mais elevados quanto a sua complexidade, eficiência e rendimentos.

⁶ Como forma de incentivo ao “esforço excedente” feito pelo trabalhador, por diversas vezes o autor apresenta as vantagens de retribuir-lhe com um aumento de até 60% referente ao salário comum. Porém o mesmo ressalta que quando é repassado algo mais que esse percentual aquele excedente não se mostra constante, e muitas vezes os trabalhadores tornam-se “negligentes, extravagantes e dissipados”. Taylor chega a afirmar que “por outras palavras, nossas experiências demonstraram que para a maioria dos homens, não convém enriquecer depressa” (TAYLOR, 1970, p. 76).

Taylor conceitua prosperidade atrelada à eficiência, e estes como resultados de redução de custos e energias na produção, conforme podemos ver na citação seguinte:

Ninguém ousará negar que o indivíduo atinge sua maior prosperidade, isoladamente⁷, quando alcança o mais alto grau de eficiência, isto é, quando diariamente consegue o máximo rendimento. Este fato é também evidente, ao trabalharem juntos dois homens. [...] No caso duma indústria mais complexa, estará perfeitamente esclarecido que poderá ser obtido 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 inversão de capital em instalação 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 (TAYLOR, 1970, p. 30-31).

O autor encontra como o maior entrave à implantação de seu novo sistema de administração a “*vadiagem*” ou a “*cera*” feita pelo trabalhador, que o impedem de atingir o máximo de sua eficiência, ocasionando assim maior desperdício das forças produtivas. Para ele são três as causas da “*vadiagem*” no trabalho: 1) a noção, por parte dos trabalhadores, de que o máximo rendimento do homem e da máquina resultará no desemprego em massa de sua classe; 2) o sistema antigo de administração (“*defeituoso*”, nas palavras de Taylor) que impulsionam o trabalhador a fazer *cera* na defesa de seus interesses; e 3) os ineficientes métodos empíricos que resultam no desperdício de força do trabalhador. O mais prejudicial deles é o segundo, que o autor classifica como “*indolência sistemática*” (*systematic soldering*), onde o trabalhador serve aos seus interesses e, logo, não alcançam a eficiência máxima possível. É reconhecido também que a ignorância do patrão quanto ao tempo para realização dos trabalhos ajuda o operário a diminuir suas possibilidades de produção.

A eliminação da *cera* traria como resultado a redução de custos da produção, que dariam aos países que adotassem as medidas preconizadas pela administração “científica”, maior competitividade com os países rivais. Para tanto, torna-se necessário uma melhor compreensão (sistemática) do dia de trabalho comum, por meio de registro do maior rendimento alcançado pelo trabalhador. Vejamos como Taylor caracteriza esse processo:

⁷ Em outra passagem o autor afirma que, quando reunidos em grupo, os trabalhadores se tornam menos eficientes, reduzindo a média de seus esforços ao nível mais baixo.

[...] A notável economia de tempo e o conseqüente acréscimo de rendimento, possíveis de obter pela eliminação de movimentos desnecessários e substituição de movimentos lentos e ineficientes por movimentos rápidos em todos os ofícios, só poderão ser apreciados de modo completo depois que forem completamente observadas as vantagens que decorrem dum perfeito estudo do tempo e movimento, feito por pessoa competente (TAYLOR, 1970, p. 40).

Dá-se, a partir daí, a legitimação da figura do chefe ou gerente de produção que, segundo o autor, está fundada na incapacidade do trabalhador em planejar o seu próprio trabalho sem o auxílio especializado, pela falta de instrução ou “*por capacidade mental insuficiente*”. As tarefas devem ser individualizadas e previamente elaboradas pela direção da empresa, de modo a resultar num trabalho mais rápido e eficiente. A “boa vontade” do autor não para por aí. Seus conselhos seguem apontando que a instrução deve ser diária e de modo “*cordial*” por parte dos “*superiores*”, em vez da coação do capataz ou relegada iniciativa própria do trabalhador, conforme o antigo sistema de administração (TAYLOR, 1970, p. 41).

Criticando o antigo “*sistema de administração empírico*” como uma forma ineficiente de se obter maior rendimento, quando este estimulava a iniciativa do trabalhador quanto ao seu *saber fazer*, Taylor (1970, p. 49) preconiza a “*Administração Científica*”, onde é atribuído à gerência o papel de sistematizar os “*conhecimentos tradicionais*”, ou seja, classificar, tabular e normatizar, a fim de reduzi-los leis ou fórmulas de se trabalhar. Nessa nova “ciência” à gerência é incumbida, em relação a cada trabalhador individualmente: 1) sistematizar cada tarefa; 2) selecionar e treinar os operários; 3) cooperar cordialmente com eles; e 4) estabelecer uma divisão “*equitativa*” de trabalho e “*responsabilidade*” entre operários e a direção.

De acordo com autor a separação entre planejamento e execução, sob sua ótica de ciência, é necessária por que:

[...] O desenvolvimento duma ciência, por outro lado, envolve a fixação de muitas normas, leis e fórmulas, que substituem a orientação pessoal empírica do trabalhador e que somente podem ser realmente usadas depois de terem sido sistematicamente verificadas, registradas, etc. O uso prático dos dados científicos requer uma sala em que são guardados os livros, notações dos rendimentos máximos, etc., e uma mesa para o planejador das tarefas. Assim, todo o trabalho feito pelo operário no sistema antigo, como resultado de sua experiência pessoal, deve ser necessariamente aplicado pela direção no novo sistema, de acordo com as leis da ciência, porquanto o trabalhador, ainda que bem habilitado na organização e uso dos dados científicos, estaria materialmente impossibilitado de trabalhar, ao mesmo tempo, na máquina e na mesa de planejamento. Está claro, então, na maioria dos casos, que um

tipo de homem é necessário para planejar e outro tipo diferente para executar o trabalho (TAYLOR, 1970, p. 50).

Para Moraes Neto (2003), o Taylorismo não pode ser considerado um processo de trabalho científico. A fixação de normas, leis e fórmulas não são suficientes para se considerar uma organização do trabalho científica. Os procedimentos desenvolvidos por Taylor é fundamentado no trabalho empírico, baseado na racionalização dos movimentos e do dispêndio de energias vitais dos trabalhadores, como resultado da observação e anotações puramente empíricas e práticas. Ou seja, o trabalho vivo continua determinante na relação com a ferramenta (trabalho morto), ao mesmo tempo em que na produção a destreza do operário encontra-se determinada pelos procedimentos elaborados previamente pela gerência.

Sobre o caráter de ciência atribuído ao Taylorismo, o autor chega ao seguinte resultado:

A conclusão é a seguinte: como já se esclareceu para o caso da manufatura, um processo de trabalho necessariamente empírico, ou seja, não pode ser reduzido a regras, leis e fórmulas, mas só pode ser conhecido no seu interior mesmo. E como fica a questão do conhecimento científico? Ora, no caso do taylorismo, não passa de um suporte para que o capital explore as particularidades do homem enquanto máquina e aperfeiçoe os mecanismos de controle dos passos do trabalhador coletivo (MORAES NETO, 2003, p. 22).

Na implantação desse novo sistema de administração o autor salienta algumas características essenciais para o *bom* resultado na produção. Em primeiro lugar aparece o tratamento individualizado ao trabalhador, tanto na seleção “científica” deste profissional quanto no repasse diário das tarefas, com o intuito do controle do tempo numa escala pré-definida. Analisamos que essa seleção tem muito mais a ver com uma seleção “policialesca” do que propriamente científica⁸. É esclarecedor disso o exemplo dado por Taylor de uma experiência sua enquanto encarregado numa empresa onde ele gerenciava o carregamento de barras de ferro:

Nossa primeira providencia foi a seleção científica do trabalhador. Neste novo sistema de administração é regra inflexível falar e tratar com um

⁸ Em uma dessas seleções, Taylor entrevista um operário (migrante holandês) de modo “*um pouco áspero*”, como ele mesmo afirma, e nessa entrevista define o que ele espera de um “*operário classificado*” dentre da lógica da administração científica: “*um operário classificado faz justamente o que se lhe manda e não reclama*” (TAYLOR, 1970, p. 56).

trabalhador de cada vez, desde que cada um possui aptidões próprias e contra-indicações especiais, e que não estamos lidando com homens em grupo, mas procurando aumentar individualmente a eficiência e dar a cada um a maior prosperidade. Assim, nosso primeiro cuidado foi procurar o homem adequado para iniciar o trabalho. Cronometramos [*medida do tempo em cada fase da tarefa*] e estudamos cuidadosamente os 75 carregadores, durante 3 a 4 dias, ao fim dos quais separamos quatro homens que pareciam ser fisicamente capazes de carregar barras de ferro na proporção de 47 toneladas por dia. Foi feito, então, o estudo apurado de cada um destes homens; investigamos seu passado, tanto quanto possível, e fizemos um inquérito completo a respeito do caráter, dos hábitos e ambições de cada um (TAYLOR, 1970, p. 54).

Em seguida Taylor ressalta a importância adquirida pela mudança de atitude mental e hábitos dos trabalhadores, na adaptação à nova organização do trabalho. Não era necessário apenas o estudo da velocidade adequada em cada tarefa e a remodelação de métodos e instrumentos. O autor acredita - como homem de convicções fortes que era -, que a apresentação racional e concreta das “*grandes vantagens*” advindas com o novo sistema traria mais qualidade ao serviço e, por isso, era possível que todos os gerentes de qualquer empreendimento fossem capazes de trazer os operários a cooperarem de forma espontânea com a administração ou, como ele prefere, de modo “*cordial*”:

As mudanças físicas que são necessárias, o estudo do tempo que tem de ser feito, a padronização das ferramentas usadas no trabalho, a necessidade de estudar separadamente cada máquina e colocá-la em funcionamento perfeito, tudo isso leva tempo; contudo, quanto mais rapidamente estes elementos do trabalho forem estudados e apreciados melhor será para a empresa. Por outro lado, o problema maior, envolvido na substituição do sistema de iniciativa e incentivo pelo da administração científica, é a completa revolução na atitude mental e nos hábitos de todos os componentes da direção, como também dos operários. Esta mudança não pode ser alcançada, senão gradualmente e com a apresentação de muitos exemplos práticos ao trabalhador os quais, associados às instruções, acabam por convencê-lo da superioridade do novo sistema sobre o antigo. Esta mudança da atitude mental do trabalhador requer tempo. É impossível obtê-la muito rapidamente (TAYLOR, 1970, p. 95).

Conclui Taylor que, uma vez aplicado, o novo sistema traria benefícios duradouros para a produção. Como prova disso apresenta que nos mais de 30 anos de sua experiência nunca houve uma única greve ou perturbações. Isso devido à atitude cordial assumida pelos trabalhadores, que precisamente se refere à disciplinarização do trabalhador frente aos padrões e condições de trabalho. Esse resultado é apontado, sabiamente, como “*o mais importante elemento na questão*” da produtividade ou eficiência na produção (TAYLOR, 1970, p. 128).

1.4.2 - O Fordismo

Como foi apresentado acima, Taylor alerta para a necessidade de uma mudança de consciência e hábitos por parte de trabalhadores e empresários, no que se refere ao alcance de maior rendimento e produtividade da indústria. Entendemos que Henry Ford assume essa postura em seus empreendimentos, principalmente na *Ford Motor Company*. Desde os primeiros automóveis construídos já procura a mudança dos métodos usuais de fabricação, Ford (1964) estava preocupado em auferir altos lucros com o máximo de economia possível por meios industriais, ou seja, “*produzir economicamente*”. Enquanto Taylor dava ênfase aos aspectos individuais da produção, Ford preocupa-se com aspectos coletivos, daí sua ênfase no público alvo de seus produtos, com consumo útil. Para o capital, foi o casamento perfeito, no sentido de suas necessidades de expansão e acumulação nos Estados Unidos da América, do início do século XX.

As dificuldades que se apresentavam para Ford em popularizar e massificar⁹ o consumo de carros é assim sintetizado por Moraes Neto:

Está posto com clareza o desafio assumido por Ford: transformar a produção do automóvel da sua natureza *craft production* para a forma de *mass production*. Tratava-se de desafio de magnitude ciclópica, pois, por um lado, a base produtiva da qual partia era amplamente inadequada à produção em massa, e, por outro, “a luta pelo mercado potencialmente fabuloso do novo produto, o automóvel, dentro dos marcos do capitalismo monopolista, não permitia a evolução lenta das escalas de produção” (MORAES NETO, 1989, p. 60). Em outras palavras, a transformação do automóvel num produto de massa, o que exigia um conjunto amplo de mudanças profundas no sistema produtivo, tinha de ser realizada rapidamente, por uma determinação conjunta do momento histórico e da concorrência intercapitalista (MORAES NETO, 2003, p. 68).

Nesse intuito, Ford busca assimilar a produção eficiente de um bem com consumo útil. Procurou então simplificar a produção por meio da eliminação das partes supérfluas, com a conseqüente redução de seu peso, e adaptações do maquinário. Em sua visão, a “*exploração verdadeiramente econômica*” da indústria resultava na eficiência produtiva. O que, por sua

⁹ Moraes Neto (2003, p. 69) chama a atenção para a disseminação da idéia de que foi Henry Ford o inventor da produção em massa, principalmente pela *Escola da Regulação* que atribuiu ao conceito de “fordismo” força teórica sintetizadora da história econômica do capitalismo ocidental do início do século XX até os anos 1980. Para o autor, a produção em massa é intrínseca ao modo de produção capitalista, já teria sido empregada bem antes das invenções de Ford, como por exemplo, a indústria têxtil inglesa desde o século XIX e a indústria de fluxo contínuo (como a siderurgia) no século XX que se desenvolveu de forma independente.

vez, necessitava de sucessivas e constantes mudanças nos métodos de produção e, conseqüentemente, na organização do processo de trabalho. Sua principal contribuição, nesse sentido, foi a redução do tempo e esforço no transporte das peças e ferramentas. Segundo Ford, “*são os vaivens inúteis, os esforços desperdiçados que encarecem os produtos e reduzem os lucros*” (FORD, 1964, p. 21).

Em consonância com a preocupação taylorista sobre os malefícios do desperdício de material e energia para a lucratividade industrial, Ford sintetiza assim suas idéias:

[...] Se desejamos realmente trabalhar, por que não aumentarmos a eficiência do trabalho, executando-o do modo mais rápido possível? O fio no comércio está no ponto em que o artigo atinge o comprador. Um produto que não satisfaz tem o fio embotado, não corta. Para fazê-lo penetrar na clientela faz-se necessário um dispêndio inútil de esforços. Numa oficina, o fio é o operário munido de sua máquina; se o operário não for hábil, a máquina também não o será; se esta não prestar, nada valerá aquele. Todas as vezes que se emprega mais força do que o trabalho exige, há desperdício (FORD, 1964, p. 23).

E continua:

O fundo da minha idéia é, pois, que o desperdício de energia e a avidez do dinheiro impedem a boa produção. O desperdício é devido em grande parte a não se compreender o que se faz, ou à falta de cuidado no que se faz. E a avidez não passa de miopia. Tenho-me esforçado por produzir com o mínimo de desperdício, tanto de material como de mão-de-obra, e por vender com o mínimo de lucro, fazendo depender o lucro total da massa das vendas; e na fabricação o meu fito é distribuir salários máximos. Como isto tende a abaixar o preço do custo, e como vendemos com lucro mínimo, é-nos possível oferecer os nossos produtos por um preço de acordo com a capacidade aquisitiva do público. Desse modo, todos quantos se relacionam com a nossa empresa, sejam como diretores, trabalhadores ou compradores, só têm que se felicitar da nossa sociedade (FORD, 1964, p. 23).

Munido desse ideal, Ford estabelece em suas indústrias ações que influenciaram consideravelmente o trabalho ao longo do século XX. Destacaremos quatro elementos que consideramos fundamentais para a construção de nosso argumento e que abordaremos a seguir: 1) a produção concentrada; 2) a mudança no maquinário; 3) o fracionamento das tarefas na produção e montagem; e 4) a moral do trabalho.

Diante das dificuldades concorrenciais de sua época, Ford vê na produção concentrada ou *estandardizada* a forma mais eficaz de produção econômica com vista a maiores lucros, quando associada à redução de custos. Vejamos suas razões:

[...] A princípio construímos todos os motores e a maioria das peças, porque isso nos sai mais em conta, além de que nos previne contra possíveis flutuações do mercado. Durante a guerra o preço do vidro subiu de um modo extraordinário e nós somos os maiores consumidores de vidro do país. Para evitar crise semelhante construímos uma fábrica própria. Onde estaríamos, se nos tivéssemos dispersado em fazer mudanças em nosso produto? Mas não tocando nele pudemos dedicar toda a nossa energia ao aperfeiçoamento da fabricação (FORD, 1964, p. 23).

A produção própria associada ao planejamento, redução de energias e mudanças no maquinário facultou às indústrias Ford a padronização da produção. Essa padronização resultou na diminuição dos custos e a produção em grande escala em um tempo infinitamente menor do que a média das outras indústrias automobilística. A eficiência produtiva alcançada exigia baixa qualificação, porém necessitava do envolvimento dos operários de forma significativa no cumprimento das tarefas exigidas pelos gerentes da produção. Para a formação desse trabalhador coletivo ou, nas palavras de Moraes Neto (2003, p. 97), do “*mass-collective worker*”, “*esse pequeno envolvimento exigido não está garantido antecipadamente, dependendo do que se passa nas mentes dos instrumentos de produção histórico-social, ou seja, dos trabalhadores*”.

Inspirado no sistema de carretilhas aéreas utilizados em matadouros na cidade de Chicago, em 1913, Ford elabora a rede de montagem na produção de automóveis usando uma esteira rolante. Reduzindo o tempo gasto no transporte das peças e ferramentas, que antes ficavam dispostas em lugares distantes da fábrica, aproximou as peças e as ferramentas dos operários que agora ficavam parados à sua espera. Essa redução de tempo e de movimentos na montagem representa que “*um operário faz hoje quatro vezes mais do que antes*” e a operação que antes se fazia em 12 horas e 28 minutos caísse para 1 hora e 33 minutos e o carro pode ser feito de uma só vez. (FORD, 1964, p. 66).

Segundo Ford:

Nosso primeiro passo no aperfeiçoamento da montagem consistiu em trazer o trabalho ao operário ao invés de levar o operário ao trabalho. Hoje todas as operações se inspiram no princípio de que nenhum operário deve ter mais

que um passo a dar; nenhum operário deve ter que se abaixar. Os princípios da montagem são: 1º) trabalhadores e ferramentas devem ser dispostos na ordem natural da operação de modo que cada componente tenha a menor distância possível a percorrer da primeira à última fase. 2º) empregar planos inclinados ou aparelhos concebidos de modo que o operário sempre põe no mesmo lugar a peça que terminou de trabalhar, inda ela ter à mão do operário imediato por força do seu próprio peso sempre que isto for possível. 3º) Usar uma rede de deslizadeiras por meio das quais as peças a montar se distribuam a distancias convenientes. O resultado destas normas é a economia de pensamento e a redução ao mínimo dos movimentos do operário, que sendo possível, deve fazer sempre uma só coisa com um só movimento (FORD, 1964, p. 65).

É preciso não confundir essas mudanças com o processo de trabalho engendrado a partir da maquinaria descrito por Marx (1968; 2011). Nesse sentido, Moraes Neto afirma que:

[...] enquanto, com a introdução da maquinaria, o trabalho vivo submete-se ao trabalho morto, e a qualidade e o ritmo do processo deslocam-se do trabalho humano para a máquina, o que ocorre com a introdução da linha de montagem é bastante diferente. Na aparência, as coisas são iguais e é também esta a manifestação ao nível da consciência do trabalhador individual colocado em um determinado posto de trabalho em uma indústria de grande porte, pois parece que o caminho da esteira, a intensidade do seu trabalho, é alguma coisa imanente à própria esteira, brota da materialidade da esteira; mas não é, pois o ritmo do processo de trabalho não é uma propriedade técnica da esteira, mas sim algo a ser posto em discussão a cada momento pelo trabalhador coletivo. O ritmo do processo de trabalho, nesse caso, e sempre quando o trabalho vivo permanece como a base do processo, é determinado empiricamente, por contratação coletiva, por "queda-de-braço" (MORAES NETO, 2003, p. 22).

Associado a essa mudança está à divisão do trabalho introduzida nas indústrias Ford, onde um operário executa apenas uma função, a fabricação ou manejo de uma única peça. A agilidade no transporte exigiu maior sincronia entre os operários de cada seção para que a redução dos custos fosse efetivada com a diminuição do tempo desnecessário. Nesse sentido, cada seção se torna uma pequena fábrica. Ford então agrupou as várias seções de modo a sincronizá-las, como podemos observar no seguinte exemplo apresentado pelo autor:

O princípio é que um operário não deve ser constrangido à precipitação: deve dispor do tempo exato, sem um segundo a mais nem um segundo a menos para executar a sua operação. Determinamos assim a rapidez de todas as montagens revisando a operação de acordo com os resultados obtidos na do chassis. Assim, por exemplo, o plano de montagem do chassis move-se a 1,8 m por minuto; os dois eixos dianteiros a 3,65 ms por minuto. Há 45 operações diversas na montagem do chassis. O primeiro grupo de

trabalhadores fixam-lhe os quatro suportes dos paralamas. Na décima operação coloca-se o motor, e assim por diante. Alguns operários executam uma ou duas pequenas operações; outros fazem muitas. O que coloca uma peça não a fixa; só depois de muitas operações é que isso acontece. Quem coloca um parafuso, não coloca a porca, o que põe a porca não fixa. Na operação 34 o motor recebe a gasolina, depois de previamente lubrificado; na operação 44 enche-se de água o radiador; e na 45, a última, o carro, pronto, vai para a John R. Street (FORD, 1964, p. 66).

O resultado foi a redução do número de operários envolvidos na produção e a intensificação do trabalho. O que não deve ser entendido, como o quer Ford, que o trabalho vivo seja supérfluo, uma vez que o exige em grande quantidade nas tarefas manuais de caráter simplificado, ou seja, no fordismo é atribuído ao trabalhador a figura de “*autômatos úteis*” (MORAES NETO, 2003, p. 33). O que, sem dúvida, gerou diversas crises, reclamações e resistências quanto ao ritmo e a monotonia do trabalho.

Foi por isso que Ford deu tanta atenção em sua obra à comunicação entre os operários. O planejamento da produção era de tal modo a dificultar a comunicação entre as diversas seções. Ford (1964, p. 72) chega a dizer que “*não é necessário que uma seção qualquer saiba o que se passa na outra*” e que o foco da atenção do operário deve ser a sua própria produção e não a do vizinho¹⁰.

Portanto, a linha de montagem empregada no fordismo eleva ao máximo a produtividade por meio do trabalho parcelar. Moraes Neto (2003), analisando a obra de Ford (1964) no que diz respeito às características da linha de montagem de automóveis e seu processo de implantação, conclui que:

1. A elevação da produtividade social do trabalho, para Ford, ocorre sempre pela via do parcelamento das tarefas. [...] Portanto, Ford reinventou a correlação manufatureira entre divisão do trabalho e produtividade, correlação esta que já havia sido superada pela maquinaria, pois o princípio da maquinaria não é o parcelamento de tarefas, mas a unificação das atividades produtivas sob a égide da máquina. 2. O caráter empírico é imanente a qualquer processo de trabalho que se alicerce no trabalho manual. [...] 3. Marx já dizia que, na manufatura, a interdependência direta dos trabalhos permitia o estabelecimento de uma intensidade do trabalho sem precedente; Ford vai levar essa característica do trabalho manufatureiro ao paroxismo, procurando o limite da potencialidade produtiva do trabalho

¹⁰ Cf.: “A quem está seriamente ocupado no seu trabalho não sobre tempo para cuidar do vizinho. É tarefa dos que dirigem a empresa zelar para que cada seção adapte o seu esforço à finalidade comum. E mais ainda não é útil provocar reuniões que visem estabelecer relações cordiais entre as personalidades e os serviços, como não é necessário que os homens se amem uns aos outros para trabalharem em comum. O excesso de camaradagem pode até redundar em inconvenientes, qual o de levar um homem a encobrir a falta de outro. O que é mau para ambos” (FORD, 1964, p. 72).

parcelar. Essa brutal intensificação do trabalho manual é feita através da solução para aquele problema já mencionado, típico do trabalho parcelar: o problema do abastecimento dos homens para o trabalho.

Ford pressupunha que o operário não deveria se preocupar com nada que não fosse trabalho. E caberia aos chefes de cada seção a função de fiscalizar a execução e o rendimento dos operários e divulgar os resultados como forma de “*estímulo de aperfeiçoamento*”. Na verdade, essa rotinização e intensificação do trabalho eram visto como a forma de resolver todos os problemas da indústria, uma vez que com isso reduziriam os custos e aumentariam os lucros e, portanto, “*para quase todos os fins e para o comum das pessoas, é necessário estabelecer-se uma rotina que transforme o trabalho numa repetição de movimentos; sem isso, tais criaturas não produziram o necessário para viverem do seu esforço* (FORD, 1964, p. 80).

Nesse ponto torna-se relevante a moral que o trabalho adquire no fordismo. O fordismo representou uma massificação desse controle “científico” sobre o processo de trabalho. Agora o controle e a eficiência não se restringiam ao caráter individual do trabalho, buscando um controle sobre toda a vida social, desde uma maior concentração da força de trabalho em grandes fábricas, crescente produção de bens duráveis que buscava uma ampliação do consumo - principalmente pelos aumentos dos níveis salariais -, até a regulação do modo de vida da classe trabalhadora (como a concentração de trabalhadores em vilas operárias e o “americanismo”¹¹), além do caráter mecanizado e fetichizado do processo de trabalho (MORAES NETO, 1989; NAVARRO; PADILHA, 2007).

No fordismo a eficiência produtiva tem o caráter de modo de vida. Para Ford, quando o trabalhador se desliga mentalmente do trabalho, ao término do tempo de produção, representa limitação da sua força motriz e baixos salários. O trabalho cotidiano é a fonte da honra do homem. Tanto era assim que o sistema de participação nos lucros era condicionado a certas “*regras de dignidade e civismo*”, visando estimular a “*vida bem ordenada*” (FORD, 1964, p. 97). A premissa fordista era de que o homem que vivesse de acordo com as regras morais trabalharia bem e, com isso, evitar-se-ia baixo rendimento do trabalho e aumento dos lucros. Ford combatia fortemente a “vadiagem” e a ociosidade e mantinha orgulho pelo trabalho bem executado e sem sabotagem.

De acordo com sua doutrina:

¹¹ Gramsci, Antônio (1989) desenvolveu um importante estudo sobre o modo de vida da classe trabalhadora no fordismo: o novo tipo de trabalho exigido pressupunha um novo homem, a fim de evitar-se o desperdício da força de trabalho.

[...] Não creio que seja possível a um bom trabalhador interromper o seu trabalho. É preciso pensar nele de dia, e de noite fazê-lo girar nos seus sonhos. Certamente que é mais cômodo só trabalhar durante as horas de oficina, tomar a tarefa pela manhã, largá-la à tarde e só pensar de novo nela no dia seguinte. Isso poderá fazer de nós um bom subalterno, mas nunca um diretor ou homem de indústria. O operário que desempenha um trabalho manual tem necessidade de limitar as suas horas de tarefa, porque do contrário se gastará. Se ele pretende viver sempre do trabalho manual, pode, ao ouvir o apito da oficina, não pensar mais no trabalho que executa; mas se tenciona progredir e conseguir alguma coisa, o apito será um sinal para que comece a repassar no espírito o trabalho feito a fim de descobrir meios de aperfeiçoá-lo (FORD, 1964, p. 41).

A moral atribuída ao trabalho está na base do fordismo e tem por consequência a constituição de uma sociabilidade competitiva. Há uma acentuação da perda de sentido do trabalho no cotidiano da classe trabalhadora, resultando num alto índice de absenteísmo, paralisações e sabotagens e, por parte do patronato “fordista”, um aumento nos salários como forma de aumentar o consumo da classe trabalhadora. Se ele já estava incluído como elemento da produção desde a origem do capitalismo, com o fordismo o trabalhador torna-se também um elemento do processo de circulação da mercadoria. Ford afirma que com o aumento dos salários ele, paralelamente, aumentou a vigilância no trabalho e na vida particular de cada indivíduo para saber o destino que era dado ao adicional repassado ao trabalhador.

1.4.3 - O Toyotismo/Ohnismo

Com as sucessivas crises do capitalismo após a segunda guerra mundial e as contradições da concorrência capitalista, com a permanente tendência de queda da taxa de lucro e a resistência da classe trabalhadora em submeter-se a essa condição, o capital rearticulou mudanças no processo de trabalho, visando uma maior apropriação da mais-valia absoluta e relativa. A chamada *reestruturação produtiva* reúne diversas formas de organização do trabalho, onde o toyotismo foi predominante (CORIAT, 1994).

O contexto econômico e social da indústria automobilística japonesa, na segunda metade do século XX, é assim sintetizado por Moraes Neto:

Os obstáculos não foram poucos quando os fabricantes japoneses de automóveis resolveram, no imediato pós-guerra, dedicar-se mais ao mercado civil de caminhões e à ampliação da produção de automóveis. [...] Além da escassa experiência, as montadoras japonesas depararam-se, ainda, com as restrições colocadas por um mercado doméstico caracterizado por ser: a) modesto: a produção total da indústria automobilística japonesa só ultrapassou a cifra de 200 mil unidades por ano em 1959; b) fragmentado: as montadoras defrontavam-se com uma demanda por vários tipos de veículos – carros luxuosos para os empresários e os altos burocratas, caminhões grandes para o transporte de mercadorias, caminhões menores para os pequenos fazendeiros e automóveis pequenos e econômicos, adequados às restrições espaciais das cidades e aos preços elevados dos combustíveis no Japão; [...] c) disputado por vários competidores: Em meados dos anos 1960, por exemplo, seis montadoras – Toyota, Nissan, Isuzu, Mitsubishi, Price e Mazda – competiam no segmento de automóveis com motores entre mil e 2 mil centímetros cúbicos. Outras montadoras – Daihatsu, Fuji Heavy Industries, Suzuki e Honda -, além da Mazda e da Mitsubishi, disputavam o segmento de automóveis leves, abaixo de mil cm³ (MORAES NETO, 2003, p, 77).

Tendo como necessidade o aumento da eficiência produtiva por meio da ampla eliminação do desperdício, o *toyotismo* produz pequenas quantidades de produtos diversificados em condições de baixa demanda. No *toyotismo* busca-se a diversificação de mercadorias produzidas, atendendo a demanda consumidora, em uma economia de guerra. É baseado no sistema *Just-in-time* e na automação, tendo no método *kanban* o elemento de ligação entre as diversas etapas do processo de montagem (OHNO, 1997).

O *just-in-time* significa que as peças componentes alcançam a linha de montagem na quantidade e no momento em que são necessárias nos processos ulteriores. Essa é a concepção de fluxo de produção. *Kanban* são etiquetas que comunicam dados necessários à produção e circulação das peças, como a quantidade a ser retirada para montagem e quantas peças serão montadas. A junção desses elementos forma a essência do *toyotismo/ohnoísmo*, como afirma seu inventor:

Na produção automotiva, o material é transformado em componente, o componente é então montado com outros numa unidade, e isto flui na direção da linha de montagem final. O material avança dos processos iniciais para os finais, formando o corpo do carro. Olhemos agora para este fluxo de produção na ordem inversa: um processo final vai para um processo inicial para pegar apenas o componente exigido na quantidade necessária no exato momento necessário. Neste caso, não seria lógico para o processo anterior fazer somente o número de componentes retirados [*Just-in-time*]? No que tange à comunicação entre os muitos processos, não seria suficiente indicar claramente o que e quanto é preciso? Chamaremos (quadro de sinalização) este meio de indicar as necessidades de *kanban* e o faremos circular entre

cada um dos processos para controlar a quantidade produzida - ou seja, a quantidade necessária (OHNO, 1997, p. 26).

Segundo Taiichi Ohno (1997), engenheiro responsável pela elaboração desse sistema, além da eliminação de grandes volumes de estoque que acarretam custos à produção (operários responsáveis pelos inventários, instalações, perdas e depreciações), outra diferença em relação ao fordismo foi levar os operários, que na indústria americana e europeia realizavam cada um uma tarefa, a desenvolver várias tarefas, como forma de transformar a movimentação dos operários no máximo de trabalho.

Com a automação o operário não precisa ficar na frente da máquina enquanto ela estiver funcionando bem, podendo ser deslocado para outras tarefas. E quando as máquinas apresentam algum defeito o processo é parado e ajustes são feitos a fim de eliminar o problema. Dessa forma, a eficiência produtiva é alcançada quando um trabalhador acompanha diversas máquinas e o número total desses trabalhadores é reduzido. A automação e a padronização do trabalho garantem vantagens em relação à manufatura. Por um lado elimina o desperdício da superprodução e diminuem os produtos defeituosos. Por outro exige do trabalho em equipe a superação das limitações dos indivíduos que não se adaptam as exigências.

Para Coriat (1994, p. 53), além de resultar em intensificação do trabalho, o estabelecimento da multifuncionalidade exigiu a “*desespecialização*” do operário como forma de “*ataque ao seu exercício profissional e ao poder de negociação que este mesmo exercício autorizava*”. O que levou a diversas formas de resistência, entre eles a greve. Ohno (1997) descreve a implementação desse processo da seguinte forma:

Em 1947 organizamos as máquinas em linhas paralelas ou em forma de L e tentamos fazer com que um trabalhador operasse três ou quatro máquinas ao longo da rota de processamento. Encontramos, porém, uma forte resistência por parte dos trabalhadores da produção, embora não tenha havido aumento de trabalho ou das horas trabalhadas. Nossos artífices não gostaram do novo arranjo que exigia que eles passassem a funcionar como operadores de múltiplas habilidades. Eles não gostaram de mudar de “um operador, uma máquina” para um sistema de “um operador, muitas máquinas em processos diferentes” (OHNO, 1997, p. 32).

Segundo Ohno, isso só foi possível no Japão devido à falta de sindicatos organizados por tipos de tarefa, como o caso dos sindicatos estadunidenses e europeus. Mas essa mudança não foi estabelecida sem resistência dos operários. Segue-se que os operários da Toyota

manifestaram sucessivas queixas e resistência no início da implantação do novo sistema. A estratégia Ohnoísta foi inculcar nas consciências dos trabalhadores a idéia de que eles formam um time, à espécie de jogadores de beisebol, onde cada um tem de exercer bem a sua função como pressuposto da eficiência e excelência da equipe.

Essa relação existente na produção em massa - implementada pelo toyotismo/ohnoísmo - entre operações simultâneas em diversas máquinas com baixo grau de automação e realização dessas tarefas desprovidas de conteúdo e sentido cria a figura do “*trabalhador polivalente-desqualificado*”, realçando a dependência do trabalho vivo como fator de eficiência produtiva enquanto extensão da máquina, conforme consta na visão de Moraes Neto (2003). Devido à incipiente automação presente na produção automobilística contemporânea, o processo de trabalho atual está assim configurado:

[...] A reflexão inicia-se com a transformação do processo de trabalho numa aplicação tecnológica da ciência, o que ocasiona um movimento profundo de desqualificação do trabalho direto (esvaziando-o de qualquer conteúdo) *vis-à-vis* o trabalho direto desenvolvido na manufatura, cujos momentos parciais mais complexos guardavam resquícios fortes do ofício artesanal. O trabalho desqualificado ao lado de uma máquina é caracterizado não apenas como desprovido de conteúdo (coisa que já acontecia com vários momentos parciais do trabalho manufatureiro), mas como apendicizado à máquina; em outras palavras, a máquina toma para si as decisões sobre qualidade e ritmo, deixando ao trabalho as tarefas de “vigiar e intervir de vez em quando” (MORAES NETO, 2003, p. 59).

O trabalhador apendicizado à máquina resulta em maior intensificação do trabalho, pois exige tarefas diversificadas numa jornada de trabalho prolongada e precarizante. O próprio Ohno (1997) ressalta que, da forma como o novo sistema foi implantando, ficava a cargo de cada equipe a definição da quantidade necessária de horas extras para a produção das cotas diárias estabelecidas.

Sobre a apropriação da subjetividade do trabalhador, exigência necessária do toyotismo, Cimbalista (2006, p. 46) afirma que a polivalência e multifuncionalidade do trabalhador exige deste uma flexibilidade e proatividade, o que ampliam o estranhamento – “*próprio do ‘envolvimento cooptado’ que possibilita ao capital apropriar-se do saber e do fazer do trabalho*” - e alienação - por meio da intensificação do trabalho. E complementa:

Deve-se pensar e agir para o capital, para a produtividade, sob a aparência da eliminação efetiva do fosso existente entre elaboração e execução no processo de trabalho. [...] O resultado do processo de trabalho corporificado

no produto permanece alheio e estranho ao produtor, preservando, sob todos os aspectos, o fetichismo da mercadoria. A existência de uma atividade autodeterminada, em todas as fases do processo produtivo, é uma absoluta impossibilidade sob este sistema, porque seu comando permanece movido pela lógica do sistema produtor de mercadorias (CIMBALISTA, 2006, p. 46)

Mas, segundo Moraes Neto (2003), no toyotismo/ohnoísmo encontra-se a tendência da aplicação tecnológica da ciência na produção, onde o desenvolvimento dessa força produtiva entra em contradição com o caráter subordinado do trabalho no capitalismo, enquanto sua tendência imanente, como foi observada por Marx. Quando Marx analisa, no século XIX, a introdução da indústria têxtil na fase da maquinaria, foi possível perceber o “*caráter revolucionário*” desse novo processo de produção. Fundamentado em sua natureza autocontraditória, o capital engendra o desenvolvimento das forças produtivas no sentido de dar maior ênfase ao trabalho morto (elementos objetivos do processo de trabalho) e a perda de sentido histórico do trabalho sob a forma capitalista, uma vez que essa forma de trabalho coloca o trabalhador como apêndice da máquina, representando a contradição entre as relações sociais de produção e o desenvolvimento das forças produtivas.

Nesse sentido, o toyotismo/ohnoísmo é entendido como a negação do fordismo e ao mesmo tempo dá continuidade às suas possibilidades. Existem no fordismo duas fases históricas: a primeira vai da produção exclusiva do Modelo T, em 1913, até a segunda metade dos anos 1940, caracterizando-se por uma produção padronizada ou rígida com uma estrutura técnica “*potencialmente flexível*” – fase da “*rigidificação*”; a segunda, iniciada no pós-guerra, caracteriza-se pelo princípio da rigidez no sistema de máquinas como imperativo tecnológico, com o desenvolvimento das máquinas *transfer* para nos processos mecânicos de fabricação – fase da rigidez.

A novidade apresentada por Ohno (como ele próprio afirma por diversas vezes em sua obra¹²) teria sido efetivar a flexibilidade que existia em potencial na primeira fase do fordismo (fase de “*rigidificação*”). Dessa forma, Moraes Neto compreende o Ohnoísmo articulado ao fordismo da seguinte maneira:

Podemos, portanto, caracterizar o fordismo como produção em massa rígida alicerçada no trabalho vivo, e o ohnoísmo como produção em massa flexível

¹² Por diversas vezes, ao longo de sua obra, Ohno (1997) tece elogios à Henry Ford, ao seu sistema de produção e “*sua visão de futuro*”, chegando a afirmar que é um de seus seguidores e crítico dos demais seguidores que não o atualizam às novas necessidades produtivas e do mercado consumidor. Afirma ainda que “*assim como o Sistema de Ford, o Sistema Toyota de Produção está baseado no sistema de fluxo de trabalho*” (OHNO, 1997, p. 106).

igualmente alicerçada no trabalho vivo. Este fato crucial fornece ao fordismo/ohnóismo sua diferença específica relativamente à produção em massa lastreada na maquinaria, caso típico das indústrias têxtil e de processo contínuo. Ora, a automação de base microeletrônica terá como consequência permitir às indústrias de cunho fordista ou ohnoísta passar a alicerçar a produção em massa (necessariamente flexível) na maquinaria, e não mais no trabalho vivo. Isto significará, simplesmente, o fim histórico do fordismo, e de sua “reinvenção”, o ohnoísmo, e a emergência de um conceito unificado de produção industrial, que se constituirá, em todos os seus segmentos, numa “aplicação tecnológica da ciência” (MORAES NETO, 2003, p. 109).

Para parte importante da literatura o resultado do processo levado adiante pela “aplicação tecnológica da ciência” é o aumento do desemprego. Moraes Neto, de forma inteligente, alerta que se por um lado o desemprego demonstra a mediocridade do capitalismo enquanto forma de organização da sociedade; por outro se corre o risco (por parte dos críticos do capital) de atribuir à geração de emprego, dentro dos marcos do capital e da natureza predatória de sua atividade de trabalho, sua meta principal de ação política. Quanto a esse impasse, o autor alerta que:

A dimensão do sofrimento causado pelo desemprego, particularmente na ausência de proteção social, não deve levar ao saudosismo dos “bons tempos do fordismo”. Uma das razões é sua inutilidade: o revolucionamento das forças produtivas no atual momento histórico é fato consumado. Outra razão é que a crítica ao trabalho humano proposto por Taylor e Ford deve ser realizada de forma radical. Taylor e Ford não merecem saudades (MORAES NETO, 2003, p. 116).

Podemos concluir que a organização do processo de trabalho, desde quando se tornou objeto de interesse dos capitalistas, vem sendo, através da racionalização e do incremento tecnológico, um instrumento de controle e subordinação da força de trabalho aos interesses produtivos do capital, que busca por meio deste instrumento, contrabalancear suas contradições internas. Essas estratégias, antes de resolverem os conflitos da acumulação do capital, têm influído numa série de contradições nas relações sociais de produção e para além delas, desde o processo de trabalho, intensificando sua exploração, até as relações sociais cotidianas, marcadamente mercantilizadas e burocratizadas (institucionalização das relações sociais).

1.5 - A (Re)Produção Social e a Vida Cotidiana

Portanto, compreende-se que ao desenvolvimento das forças produtivas (formas de organização do trabalho, técnicas e tecnologias) corresponde, além da produção de trabalho excedente, a (re)produção de relações sociais de produção, ao modo assumido pela cooperação no trabalho e na sociedade em sua totalidade: da cidade ao campo, das relações entre classes e as frações de classes; na produção material e cultural/espiritual da vida social, enfim, na divisão social do trabalho.

Analisando o engendramento entre a divisão técnica do trabalho e a divisão social do trabalho, Lefebvre (1968) afirma que entre as forças produtivas e as relações de produção há uma unidade dialética (conflituosa) que nunca podem ser isolados pela investigação, servindo apenas enquanto recurso heurístico. E nesse sentido, o autor compreende o desenvolvimento da sociedade capitalista e a correspondente unidade dialética, como um desdobramento nos estudos sociológicos, da seguinte forma:

A organização do trabalho não se separa dos instrumentos, utensílios e técnicas. Se é preciso discernir a divisão técnica do trabalho da divisão social, é com a finalidade de compreender como uma engendra a outra nas condições dadas, e compreender o que as distingue e o que as une em uma organização capaz de funcionar. Isto obriga a estudar as formas gerais de divisão do trabalho (por país, no mercado mundial, no interior de cada agrupamento de países; entre a agricultura e a indústria etc.), sem negligenciar as formas particulares e singulares, até na oficina. A distinção de classes na sociedade moderna (capitalista) não se baseia mais sobre o ofício; ao contrário, a divisão do trabalho no seio da mesma classe suscita diferentes modos de trabalho, como demonstrou Marx no Capital. A divisão social do trabalho modifica a divisão técnica, não apenas porque as funções de direção e de decisão são reservadas a determinados grupos humanos (que fazem parte atualmente ou virtualmente da burguesia), mas também porque o conjunto da produção está orientado segundo os interesses e finalidades da classe dirigente, segundo as necessidades induzidas ou provocadas por ela. Evidentemente com oposições, contradições, conflitos (LEFEBVRE, 1968, p. 75).

Dessa forma, na reprodução social da vida há uma relação dialética entre a reprodução ampliada do capital e contradições sociais de classe. Como desdobramento da divisão social do trabalho, Marx e Engels (2007) apresentam a tendência do desenvolvimento

das faculdades dos indivíduos em todos os sentidos, ou seja, sua liberdade nas sociedades divididas em classes:

Os indivíduos partiram sempre de si mesmos, mas, naturalmente, de si mesmo no interior de condições e relações históricas dadas, e não do indivíduo “puro”, no sentido dos ideólogos. Mas nos decorrer do desenvolvimento histórico, e justamente devido à inevitável autonomização das relações sociais [históricas] no interior da divisão do trabalho, surge uma divisão na vida de cada indivíduo, na medida em que há uma diferença entre a sua vida pessoal e a sua vida enquanto subsumida a um ramo qualquer do trabalho e às condições a ele correspondentes. (Não se deve entender isso como se, por exemplo, o rentista, o capitalista etc. deixassem de ser pessoas, mas sim no sentido de que sua personalidade é condicionada e determinada por relações de classe bem definidas; e a diferença torna-se evidente apenas na oposição a uma outra classe e, para os próprios indivíduos, somente quando entram em bancarrota.). [...] A diferença entre o indivíduo pessoal e o indivíduo de classe, a contingência das condições de vida para o indivíduo aparecem apenas juntamente com a classe que é, ela mesma, um produto da burguesia. Somente a concorrência e a luta dos indivíduos entre si é que engendram e desenvolvem essa contingência enquanto tal. Por conseguinte, na representação, os indivíduos são mais livres sob a dominação da burguesia do que antes, porque suas condições de vida lhes são contingentes; na realidade eles são, naturalmente, menos livres, porque estão mais submetidos ao poder das coisas (MARX; ENGELS, 2007, p.64).

Lefebvre, debruçado sobre os estudos de Marx, compreende que o resultado “moderno” dessas contingências advindas da divisão social do trabalho é sua instauração no modo de vida, carregado de uma racionalização planificadora e burocrática da vida cotidiana. Essa planificação se alastra através do trabalho, do consumo, na vida privada e familiar, dos lazeres, caracterizando a vida moderna – a vida urbana - como sendo o momento da produção social em que tudo “*se explora de maneira racional*” (LEFEBVRE, 1969, p. 82). A “*sociedade burocrática de consumo dirigido*”, como ele mesmo define a sociedade capitalista contemporânea, apóia-se no cotidiano das relações sociais de produção, ou seja, das relações de classe, constituindo-se em uma forma mental e social que aspira criar uma nova “*centralidade*” (LEFEBVRE, 1969, p. 252).

O autor conclui que numa sociedade programada pelas relações de produção e de propriedade capitalista, a cotidianidade é programada pela expansão do processo de urbanização sobre as cidades tradicionais, onde os arranjos territoriais, dispositivos eficazes de regulação social, centros de decisão, circulação e informação ao serviço do poder das classes dão forma e conteúdo à vida urbana.

Na expansão da vida urbana como produto da industrialização, num primeiro momento, e como produtora, posteriormente, o cotidiano ganha um novo estatuto de caráter cada vez mais generalizante:

A partir talvez de 1960, a situação clarifica-se. O cotidiano não é já o desapossado, o lugar-comum das actividades especializadas, o lugar neutro. Os dirigentes do neocapitalismo, em França e noutros países, compreenderam bem que as colónias são incômodas e pouco rentáveis. A sua estratégia mudou. Entraram numa nova perspectiva: os investimentos no território nacional, a ordenação do mercado interno (isso que nada impede o recurso aos países "em vias de desenvolvimento" como fontes de mão-de-obra e de matérias-primas, como lugares de investimento, mas essa é a preocupação dominante). Que fazem eles? A exploração semicolonial de tudo o que rodeia os centros das decisões políticas e de concentração económica dos capitais: regiões periféricas, campos e zonas de produção agrícola, subúrbios, populações compostas não apenas de trabalhadores manuais, mas de empregados e de técnicos. O estatuto do proletariado tende a generalizar-se, o que contribui para diluir os contornos da classe operária e a encobrir os seus "valores" e a ideologia. A exploração bem organizada de toda a sociedade incide também sobre o consumo e não já apenas sobre a classe produtora (LEFEBVRE, 1969, p. 81).

Nas cidades novas é projetada em seu "texto social" a ordenação do cotidiano, através das suas divisões sociais (trabalho, vida privada, lazeres) e a organização controlada e minuciosa do emprego do tempo. Mas essa generalização não pode ser confundida com um processo de homogeneização do cotidiano. Essa é a preocupação de Martins, S. (2010) quando, partindo de uma interpretação lefebvrea, expõe os limites e possibilidades que constitui a totalidade desse processo:

Esse anúncio revela ao homem comum, na vida cotidiana, que é na prática que se instalam as condições de transformação do impossível em possível. [...] é no instante dessas rupturas do cotidiano, nos instantes da inviabilidade da reprodução, que se instaura o momento da invenção, da ousadia, do atrevimento, da transgressão. E aí a desordem é outra, como é outra a criação. Já não se trata de remendar as fraturas do mundo da vida, para recriá-lo. Mas de dar voz ao silêncio, de dar vida à História (MARTINS, S., 2010, p. 57).

Segundo o autor, a racionalidade da (re)produção capitalista está incompleta no cotidiano latino-americano, em geral e brasileira, em particular. Nessa transitoriedade entre mundos sociais distintos o homem comum defronta-se com a necessidade de descobrir e

inventar caminhos de superação desses dilemas. Desse modo, o que instaura e caracteriza a modernidade é o conflito se tornar cotidiano, disseminando sob a forma de conflitos e disputas (culturais, políticos, econômicos, valores sociais, etc.) a necessidade de optar entre o moderno e tradicional, numa relação marcadamente contraditória e por isso não é uma linearidade positiva ou messiânica. Há uma relação conflituosa entre os diferentes mundos e tempos sociais que se combinam e se confundem no dia-a-dia.

A modernidade não é só o moderno e, menos ainda, o modernismo. Na América Latina, é uma modernidade constituída ao mesmo tempo por temporalidades que não são suas. A diversidade dos tempos históricos que se combinam nessa modernidade difícil, como observam Canclini e Schelling; incorpora a cultura popular que pouco ou nada tem de moderno; mas, insisto incorpora também efetivas relações sociais datadas, vestígios de outras estruturas e situações que são ainda, no entanto, realidades e relações vivas e vitais. E que anunciam a historicidade do homem nesses desencontros de tempos, de ritmos e de possibilidades, nessas colagens (MARTINS, S., 2010, p. 20).

Nos países ditos “*em vias de desenvolvimento*” (LEFEBVRE, 2001, p. 80) a expulsão dos camponeses sem posses para as cidades, em decorrência da dissolução da estrutura agrária, é insuficientemente mediada pelas “favelas”. Ela fornece o que Lefebvre chama de “*sucedâneo à vida urbana*”, ao mesmo tempo miserável e intensa. A segregação como estratégia de classe agrava a situação negativa do proletariado e sua prática de classe, e que se manifesta, entre outros momentos do cotidiano, na miséria dos *habitats*, a submissão do habitante a uma cotidianidade organizada na e pela *sociedade burocrática de consumo dirigido*.

Neste contexto usos tradicionais, que se apresentam como irracionais frente à racionalidade do moderno capitalista, produzem uma duplicidade no cotidiano. Essa duplicidade se manifesta num duplo e contraditório modo de ser e de pensar. Martins, S. (2010) propõe uma conceituação do conhecimento de senso comum fundamentado numa perspectiva crítica que contribui para a compreensão das representações cotidianas dos trabalhadores. O senso comum é comum não por ser um conhecimento banal e desqualificado frente ao real. Ele é comum por ser “*um conhecimento compartilhado entre os sujeitos da relação social*” e sem ele não há interação:

A significação da ação é, de certo modo, negociada por eles. Em princípio, não há um significado prévio ou, melhor dizendo, não é necessário que haja significações pré-estabelecidas para que a interação se de. Um aspecto essencial dessa formulação é o de que esse complicado jogo se desenrola, de fato, em minúsculas frações de tempo. Se nos fosse possível observar o processo interativo em “câmera lenta”, poderíamos perceber o complexo movimento, o complicado vai-e-vem de imaginação, interpretação, reformulação, reinterpretação e assim sucessivamente, que articula cada fragmentário momento da relação entre uma pessoa e outra. E, mesmo, entre cada pessoa e o conjunto dos anônimos que constituem a base de referência da sociabilidade moderna (MARTINS, S., 2010a, p. 54).

Segundo Lefebvre (1968), a tendência apontada pela crítica radical da filosofia política, do Estado e da burocracia, ou seja, a todos os representantes e instituições “representativas” que produzem a alienação do indivíduo social, conduz a uma *práxis* revolucionária, que vai ao encontro das primeiras definições de comunismo para Marx: a autogestão social por meio do processo de revolução permanente das contradições entre forças produtivas e relações sociais de produção. À “*autogestão democrática generalizada*” é fundamental e condição necessária que o interesse geral se torne efetivamente interesse particular, o que só é possível quando o interesse particular de uma classe (nas sociedades divididas em classes) se eleva ao nível de interesse geral e comum ao conjunto da sociedade civil (LEFEBVRE, 1968, p. 109). Aponta também para a “*mudança de vida*” dos homens, uma forma de legitimar a recriação do estilo, perdido na produção social capitalista. A proposta do autor é “*reunir os fragmentos dispersos da cultura numa metamorfose do cotidiano*” (LEFEBVRE, 1969, p. 55).

É neste esforço heurístico que o estudo do cotidiano ganha maior relevância. O cotidiano enquanto forma de regulação dos tempos sociais, constitui-se de repetições e constrangimentos. Os estudos da atividade criadora da produção social (gestos no trabalho e fora dele, períodos e repetições lineares e cíclicas, tempo da natureza e tempo da racionalidade, etc.) conduzem ao estudo da re-produção e das condições dessa produção de objetos e obras. Analisar os re-começos e re-tomadas ou as modificações graduais ou em saltos, demonstram os conflitos entre o racional e o irracional na vida cotidiana de nossa sociedade. Para o autor:

[...] Determina ao mesmo tempo a posição em que se formulam os problemas concretos da *produção* em sentido amplo: a maneira como se produz a existência social dos seres humanos, com as transições da rareza à

abundância e do precioso à depreciação. Esta análise crítica seria o estudo dos constrangimentos, dos determinismos parciais. Visa encarar esse mundo ao contrário, onde os determinismos e constrangimentos passem como racionais enquanto a razão teve sempre por sentido e por finalidade a dominação imposta sobre os determinismos (LEFEBVRE, 1969, p. 37).

Nesse sentido, o cotidiano e o mundo moderno são duas faces do “*espírito do tempo*” atual, e essa articulação explica como a sociedade se justifica e se significa por meio de uma “*ética subjacente ao emprego do tempo, estética do cenário desse tempo utilizado*” (LEFEBVRE, 1969, p. 38). Esse processo de produção das cidades (produção de obras e relações sociais), que envolve globalmente relações econômicas, sociais, políticas, culturais, psíquicas, etc., modelam o espaço urbano como um modo de vida dos seus habitantes e que se sustenta todo o tecido urbano, mais ou menos intenso ou degradado. Esse modo de vida urbano comporta sistemas de objetos e sistemas de valores, que constituem as redes de cidades. Nessas redes há certa divisão do trabalho (técnica, social e política) feita entre as cidades, por meio das vias de transporte e comunicação comercial, bancária e de informações, tendo no Estado a centralização do poder subordinado ao capital.

Para o autor, as cidades:

[...] Em suma, são centros de vida social e política onde se acumula não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro) (LEFEBVRE, 2001, p. 12).

A seguir, demonstraremos dois elementos que servem de meio para a regulação da vida urbana, apresentados por Lefebvre, que torna-se elementar para os objetivos dessa pesquisa. O primeiro é “empresa”, principalmente as grandes empresas “modernas”, que invade toda a vida moderna por meio da racionalidade tecnicista. Hoje em dia, ela não se contenta com o papel de outrora, quando se restringia a condição de concentração de unidades econômicas e fazia pressão sobre a política industrial e institucional. Agora ela invade toda a prática social (no trabalho e fora dele). Para o autor a grande empresa “moderna”:

Propõe à sociedade inteira a sua racionalidade como forma de organização e de gestão. Suplanta a cidade e deseja monopolizar essa função; a "sociedade", empresa ou companhia, apodera-se de funções que pertenciam à sociedade e deveriam amanhã pertencer à sociedade urbana: habitação, educação, promoção, lazeres, etc. Coloca-se as suas referências nas habitações hierarquizadas, constringindo (e alienando) mesmo a vida privada. O controle assume por vezes formas inacreditáveis: nada lhe escapa. À sua maneira, a empresa unifica a vida social, subordina-se às suas exigências totalitárias e tende para a "síntese" (LEFEBVRE, 1969, p. 94).

Não sem razão, algumas das principais empresas capitalistas no século XX foram as da indústria automobilística, tanto no que diz respeito ao desenvolvimento das forças produtivas (via automação, "cientificação" tecnológica, eficiência produtiva, etc.) quanto na expansão de um modo de vida abrangente. Esse fato não passou despercebido por Lefebvre, que atribui ao Automóvel o melhor exemplo da cotidianidade programada na sociedade contemporânea. O Automóvel formou um "subsistema" que intervém na cotidianidade como o "*Objeto-Rei*" da *sociedade burocrática de consumo dirigido*. Enquanto objeto que determina diversos comportamentos em muitos domínios (da economia ao discurso), assume funções sociais múltiplas devido ao desencadeamento de prioridades urbanas, como por exemplo os parques de estacionamento, acessos e meios de circulação, serviços de limpeza, etc.

De acordo com o autor, o espaço é concebido segundo os constrangimentos da circulação generalizada do automóvel, onde o circular predomina sobre o habitar, especialmente segundo a pretensão da racionalidade tecnicista presente no urbanismo (*ressonância filosófica e racional* do automóvel). O automóvel chega a estruturar o cotidiano impondo sua lei planificadora, por meio de práticas econômicas, psíquicas, sociológicas e etc., o que, segundo Lefebvre (1969, p. 143) em grande medida faz da cotidianidade de hoje "*o ruído dos motores, o seu uso 'racional', as exigências da produção e da repartição das viaturas [carros]*".

A sociabilidade, como produto do Automóvel, é um momento de estranhamento e alienação das práticas sociais com caráter individualista:

Na circulação do automóvel, as pessoas e as coisas acumulam-se, misturam-se sem se reencontrarem. É um caso impressionante de simultaneidade sem

permuta, permanecendo cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para degradar a vida urbana e criar a "psicologia", ou antes, a Psicose do condutor. Por outro lado, o perigo real, mas fraco e antecipadamente previsto, não impede senão pouca gente de "assumir os riscos". O Automóvel, com o número de feridos e de mortos e as estradas sangrentas é um resto de aventura no quotidiano, um pouco de gozo, uma forma de entrar no jogo (LEFEBVRE, 1969, p. 142).

O automóvel também entra naquilo que Lefebvre descreve como “estrutura de álibis” da sociedade. Por meio dele, se justifica e busca-se legitimar o erotismo, a aventura, o habitar e a sociabilidade urbana. E também é produtor de hierarquias perceptíveis e sensíveis (peso, força, altura, preço, etc.) que se desdobram em *performances*. A mobilidade dentro dessas hierarquias é atualizada, por exemplo, pelas atitudes de força, audácia, habilidade, astúcia, ou simplesmente liberdade. Então, o Automóvel pode passar de objeto de repressão a objeto de integração num grupo de amigos, por exemplo. Ademais, já em meados dos anos 1960 Lefebvre anunciava que, tanto nas cidades quanto nos campos, não tardaria a chegar o ponto de saturação da circulação do Automóvel, a “*imobilidade disfarçada do inextricável*” (LEFEBVRE, 1969, p. 145).

O automóvel foi ao longo do século XX e, de certa forma é ainda nos dias de hoje, a mercadoria por excelência tanto da produção industrial quanto da sociabilidade moderna. A indústria automobilística se reestruturou diversas vezes. E essas reestruturações repercutiram em outros ramos produtivos, não apenas na produção material como também na produção abstrata. Não é raro depararmos com conceitos como taylorismo/fordismo, toyotismo, etc., em setores de serviços como telecomunicações, universidades e demais instituições civis e estatais.

A vida moderna também recebe as repercussões dos fluxos intensos, dos barulhos, poluições de resíduos, etc. dos automóveis e se reorganiza a cada momento de entraves e limites impostos pela sociedade do automóvel, tanto na cidade como no campo. Essa produção, bem como sua lógica social, se expande por toda parte do mundo onde as relações capitalistas se apropriam dos espaços sociais. Na verdade ela é justificativa de várias transformações nos países ditos “não desenvolvidos” ou de “industrialização tardia”. Não só a produção de automóveis, mas também: a exploração dos recursos naturais para a fabricação de combustíveis; a construção de rodovias que cortam, delimitam e segregam regiões submetidas às determinações sociais de outras regiões; a regulação social advinda da interação com os veículos e demais bens industrializados, etc., são em grande medida

resultados da expansão da produção e do consumo da sociedade dos automóveis, como veremos no próximo capítulo.

2 - A EXPANSÃO CAPITALISTA E A INDUSTRIALIZAÇÃO EM GOIÁS

Neste capítulo iremos contextualizar a origem e o desenvolvimento da relação Capital-Trabalho em Goiás, a partir da compreensão das determinações da instalação da Mitsubishi na cidade de Catalão, tendo como pano de fundo as repercussões do processo de trabalho da montadora no modo de vida dos trabalhadores. As análises da vivência cotidiana nos possibilitarão pensar o projeto de “modernização” brasileira, em geral, e de Catalão, em particular, em uma perspectiva sociológica mais ampla.

Analizamos a expansão capitalista como tendência histórica do processo de valorização e acumulação do capital e sua manifestação na mesorregião Sul¹³ de Goiás, especialmente o desenvolvimento da produção industrial. Para isso discutimos as interpretações teóricas de Marx (1996), De Angeles (2001) e Harvey (2010) quanto à origem e desenvolvimento histórico da acumulação originária; e de estudos que concebem a região goiana como uma reserva de acumulação disponível ao capital em sua lógica expansionista, especialmente o papel desempenhado pelos projetos de infra-estrutura na modernização da região, por meio de processos de espoliação (BORGES, 1990; 2000).

2.1 - Expansão da Acumulação “Originária” Capitalista

Marx (1968), em “*A assim chamada acumulação primitiva*”¹⁴ analisa como o capitalismo criou suas próprias condições sociais de reprodução em bases ainda não

¹³ A localização espacial do objeto de investigação é, de acordo com a terminologia do IBGE, a mesorregião do Sul Goiano e, em particular, da microrregião de Catalão. A mesorregião do Sul Goiano incorpora a expansão capitalista na região como um todo, enquanto a microrregião atende as especificidades do tipo particular de industrialização da microrregião de Catalão, que investigaremos.

¹⁴ Na bibliografia aqui utilizada este é o termo usado pelos tradutores. Mas em outras referências é usado o termo “*acumulação originária*”, que nos parece mais coerente com o caráter contínuo do processo descrito por Marx enquanto tendência histórica da expansão capitalista em bases ainda não capitalista. Como esclarecimento, em Marx o conceito de “acumulação primitiva” ou “acumulação originária” serve para designar o início de um período histórico e social onde se dá as condições iniciais necessárias para a valorização e reprodução do capital sob a forma tipicamente capitalística. Não é pretensão neste trabalho (e acreditamos que também em Marx) utilizá-lo como características “evolutivas” ou morais de sociedades não-capitalistas, mas apenas a origem das condições de valorização e acumulação capitalista.

capitalistas. O capitalismo tem, pois, uma origem histórica que engendram os meios de produção e que, segundo Marx (1968, p. 880), só “*floresce*” e assume sua “*forma clássica*” quando o produtor direto é expropriado, afastado (por vezes violentamente) dos meios de produção; quando a propriedade particular dos meios de produção da existência de grupos sociais e seus lugares (recursos naturais, meios de trabalho, objetos de trabalho) se transformam de “*propriedade minúscula de muitos na propriedade gigantesca de poucos*”.

Esse afastamento, conforme Marx analisa, é o ponto de partida da produção capitalista, pois dele parte o movimento que cria as condições de acumulação expandida de capitais e força de trabalho, que serão exigidos no processo de reprodução do capital, via mais-valia. O capital produz, pela expropriação, as condições de apropriação privada de recursos naturais e força de trabalho, nas formas de acumulação prévia, por meio do afastamento de classes de produtores diretos dos meios de existências. Estes se converterão em capitais na produção capitalista:

Como os meios de produção e os de subsistência, dinheiro e mercadoria em si mesmos não são capital. Tem de haver antes uma transformação que só pode ocorrer em determinadas circunstancias. [...] Duas espécies bem diferentes de possuidores de mercadorias têm de confrontar-se e entrar em contato: de um lado, proprietário de dinheiro, de meios de produção e de meios de subsistência, empenhado em aumentar a soma de valores que possui, comprando a força de trabalho alheia, e, de outro, os trabalhadores livres, vendedores da própria força de trabalho e, portanto, de trabalho. [...] Estabelecidos esses dois pólos do mercado, ficam dadas as condições básicas da produção capitalista. O sistema capitalista pressupõe a dissociação entre os trabalhadores e a propriedade privada dos meios pelos quais realizam o trabalho. Quando a produção capitalista se torna independente, não se limita a manter essa dissociação, mas a reproduz em escala cada vez maior. O processo que cria o sistema capitalista consiste apenas no processo que retira ao trabalhador a propriedade de seus meios de trabalho, um processo que transforma em capital os meios sociais de subsistência e os de produção e converte em assalariados os produtores diretos. A chamada acumulação primitiva é apenas o processo histórico que dissocia o trabalhador dos meios de produção. É considerada primitiva porque constitui a pré-história¹⁵ do capital e do modo de produção capitalista (MARX, 1968, p. 829).

A definição de acumulação primitiva, assim colocada, pressupõe o afastamento do produtor direto (trabalhador) dos meios de produção e do deslocamento social entre patrões e trabalhadores, tanto na cidade quanto no campo, assumindo caráter ampliado na medida em que o processo produtivo se torna mais complexo, fundamentalmente com o desenvolvimento

¹⁵ Insistimos: pré-história de um determinado modo de produzir a existência material, as condições iniciais desse determinado modo de produção, da qual parte e dá início às transformações históricas..

da divisão (social) do trabalho entre cidades e nações. E uma vez criadas às condições de produção capitalísticas, estas se articulam com outras formas de produção (não capitalistas), como condição de sua expansão em escala mundial.

Para Marx (1968), o modo de produção capitalista pressupõe a relação dos meios de produção enquanto capital, o que equivale dizer que o espaço, o trabalho e os demais meios de produção assumem a forma de mercadorias disponíveis para a troca comercializável no mercado. E que tanto o consumo quanto a interação desses elementos estejam sob a propriedade privada dos capitalistas. Como essas condições não estão dadas *a priori* (a-historicamente), nem mesmo a capacidade dos capitalistas industriais é naturalmente irrestrita (cf. condições de concorrência, custos e lucros), o modo de produção social capitalista exige uma acumulação “primitiva” ou “originária” continuamente. Seja para criar as condições sociais de valorização e consumo de capitais em seu processo produtivo (via produção de mais-valia), seja na acumulação de capitais via espoliação como estratégia para reduzir custos com matéria-prima, fornecimento de energia e outros meios de trabalho, força de trabalho, etc.

A centralização de capitais põe em jogo a socialização da produção (produtos, produtores, etc.) na forma competitiva do mercado mundial monopolista. Sobre esse movimento histórico Marx afirma que:

[...] Ao lado dessa centralização ou da expropriação de muitos capitalistas por poucos, desenvolve-se, cada vez mais, a forma cooperativa do processo de trabalho, a aplicação consciente da ciência ao progresso tecnológico, a exploração planejada do solo, a transformação dos meios de trabalho em meios que só podem ser utilizados em comum, o emprego econômico de todos os meios de produção manejados pelo trabalho combinado, social, o envolvimento de todos os povos na rede do mercado mundial e, com isso o caráter internacional do regime capitalista (MARX, 1968, p. 881).

Compreende-se daí que a reprodução capitalista exige a expansão de capital, tendo na acumulação “primitiva” a estratégia adotada que se converte em tendência histórica generalizada. O avanço da propriedade privada de capitais nesses termos colocados, é, segundo De Angelis (2001), fundamentada sobre a noção de *capital* como relações sociais de classes.

O caráter alienado do trabalho é, naturalmente, uma das principais fontes de conflito de classes, inerente e contínuo, dentro da teoria do capitalismo de Marx. Além disso, sua transcendência é, para Marx, o horizonte principal ao

longo do qual ele pôde vislumbrar uma sociedade pós-capitalista. Dentro da estrutura teórica e crítica de Marx, portanto, a dissociação incorporada na definição de acumulação primitiva pode ser entendida não apenas como origem de capital frente às relações sociais pré-capitalistas, mas também como uma reafirmação das prioridades do capital frente às forças sociais que funcionam contra essa dissociação. Assim, espaços de autonomia pré-capitalistas (a terra comum dos pequenos proprietários rurais ingleses; as terras comunitárias da África dirigida pelos mercadores de escravos) não são os únicos objetos de estratégias de acumulação primitiva do capital. Os objetos da acumulação primitiva também transformam quaisquer equilíbrios de poder determinados entre as classes, o que constitui uma "rigidez" para promover o processo de acumulação capitalista, ou que corre na direção oposta. Uma vez que, para Marx, as lutas das classes trabalhadoras são um elemento constante da relação de produção capitalista, o capital deve continuamente empenhar-se em gerar estratégias de acumulação primitiva para recriar a "base" da própria acumulação (DE ANGELES, 2001, p. 14, tradução livre).

As relações sociais produção na acumulação "originária" assumem diferentes formas, de acordo com as particularidades de cada processo histórico, podendo assumir a forma de separações em relação à propriedade dos meios de produção; cercamentos de terras; e os conflitos e resistência ao processo de acumulação, como foi os casos analisados por Marx n' *O Capital*.

Ainda segundo De Ângelos:

A idéia de dissociação aplica-se tanto à acumulação quanto à acumulação primitiva. Marx é extremamente preciso em relação a isso. No Volume 3 do *Capital* ele ressalta que a acumulação propriamente dita é nada mais do que a acumulação primitiva - que Marx definiu no Volume 1 em termos de dissociação - "elevou a um poder superior" (Marx 1894: 354). Nas teorias sobre Mais Valia ele é ainda mais preciso, dizendo que a acumulação "reproduz a dissociação e a existência independente da riqueza material em contraste com o trabalho em uma escala cada vez maior" (Marx, 1971, p. 315), e, portanto, "apenas se apresenta como um *processo contínuo* o que, na *acumulação primitiva*, aparece como um processo histórico distinto" (Marx 1971: 271; 311-2). Mais uma vez, nos *Grundrisse*, ele afirma: "Uma vez que esta separação é dada, o processo de produção só pode produzi-lo mais uma vez reproduzindo isso, e reproduzindo em uma escala expandida" (MARX, 1858, p. 462) (DE ANGELIS, 2001, p. 6, tradução livre).

Portanto, a acumulação "originária" é um processo de expropriação e separação que também se dá por meios políticos e não apenas econômicos (como é predominante no modo de produção capitalista). É também, portanto, uma estratégia política da acumulação capitalista.

De acordo com Harvey (2010), a reprodução ampliada da acumulação “originária” deriva da internacionalização da produção. O desenvolvimento das forças produtivas sociais produz um excedente de capitais que, contra as crises de sobreacumulação e desvalorização, encontra na expansão geográfica e na reorganização do espaço para o capital uma estratégia de longo prazo. Assim,

[...] a atividade capitalista produz o desenvolvimento geográfico desigual, mesmo na ausência de diferenciação geográfica em termos de dotação de recursos e de possibilidades, fatores que acrescentam seu peso à lógica das diferenciações e especializações espaciais e regionais. Impelidos pela concorrência, capitalistas individuais buscam obter vantagens competitivas no interior dessa estrutura espacial, tendendo portanto a ser atraídos ou impelidos a mudar para os locais em que os custos sejam menores ou as taxas de lucro maiores. O capital excedente de um lugar pode encontrar emprego noutro lugar em que as oportunidades de lucro ainda não foram exauridas. Vantagens em termos de localização desempenham para capitalistas individuais um papel semelhante aos derivados das vantagens tecnológicas, e em certas situações essas vantagens podem substituir-se entre si (HARVEY, 2010, p. 82).

Para o autor, investimentos em infra-estrutura física e social de longa duração criam enclaves protegidos, ou seja, ilhas, cidades e regiões de “*direitos burgueses de cidadania*”. Esses lugares onde ocorre a acumulação “originária” exercem atração de migrações e transformam o processo de trabalho, tendo nas institucionalidades governamentais e financeiras os acordos sobre os benefícios na construção e expansão.

É notável, para o autor, o papel desempenhado pelo desenvolvimento das vias de transporte, comunicações, educação e pesquisa, bem como a urbanização e regionalização na prática capitalista. Alterando as distâncias produtivas e sociais, as inovações tecnológicas nos transportes diminuíram as barreiras espaciais necessárias à maior e mais rápida circulação do capital (HARVEY, 2010).

As mudanças de localização do que o autor denomina como “*processos moleculares de acumulação do capital*” (p. 82) definem as transformações e movimentos espaciais. Isso equivale dizer que a dinâmica de expansão de capitais engendra mudanças tanto nas técnicas e organização produtiva quanto nas relações sociais de produção e reprodução do espaço social. Produz e intensifica as divisões e hierarquias na organização do espaço, através das interações de troca capitalista. Entretanto, a divisão territorial e espacial do trabalho, através do desenvolvimento desigual da atividade capitalista, exige a relação entre lógicas,

espacialidades e regiões diferenciadas e subordinadas ao modo de produção capitalista (mercado capitalista) em sua totalidade.

Sobre a expansão das dinâmicas do capital imperialista, Harvey (2010, p. 122) afirma que a acumulação “originária” envolve a apropriação privada para o capital e a cooptação de realizações culturais e sociais preexistentes, confrontos e supressão com implicações para a formação da classe trabalhadora. O resultado é um proletário não homogêneo em virtude dos “*vestígios*” de relações sociais pré-capitalista na sua formação, refletindo em suas resistências e perspectivas. São exemplos, a expulsão de populações camponesas e a constituição de trabalhadores sem terras da Índia, México e Brasil em aceleração; as privatizações de bens e serviços públicos como água, energia, por insistência dos organismos financeiros internacionais; supressão de formas alternativas de produção e consumo autóctones; privatização da indústria nacional; a substituição da agricultura familiar pelo agronegócio via mecanização do campo; e as escravidões modernas.

A expansão do capital produz relações de trocas econômicas, de atitudes, valores culturais e políticos. Suas dinâmicas internas e externas dependem da estrutura de classes e do gênero das alianças, especialmente nas esferas governamentais locais. Para Harvey (2010, p. 127) *“toda formação social ou territorial que é inserida ou se insere na lógica do desenvolvimento capitalista tem de passar por amplas mudanças legais, institucionais e estruturais”*, conforme Marx chamou de Acumulação “Originária”.

Mas uma última distinção é fundamental. Trata-se da diferença entre acumulação “originária” – a criação de força de trabalho e meios de produção como capitais na produção de mercadorias - e acumulação por espoliação – a separação, afastamento e espoliação¹⁶ da propriedade dos meios de produção, como o solo, rios e demais recursos naturais, cercamento de “*ilhas*”, cidades e regiões para a formação e desenvolvimento capitalista num projeto de longo prazo. Em ambos os casos, mas sob determinações e “*fricções espaciais*” diferenciadas, emergem os conflitos de classes e a expressão do poder de dominação dos grandes centros industriais (capital financeiro-industrial), sob a forma do imperialismo (Inglês, entre os séculos XV e início do XX; norte-americano, a partir do pós-guerra; e rediscutido entre as potências industriais no dias de hoje (países emergentes, blocos econômicos regionais, potências, etc.).

¹⁶ Cf. Harvey (2010, p. 120): *“Uma reavaliação geral do papel contínuo e da persistência das práticas predatórias da acumulação ‘primitiva’ ou ‘original’ no âmbito da longa geografia histórica da acumulação do capital é por conseguinte muito necessária, como observaram recentemente vários comentadores. Como parece estranho qualificar de ‘primitivo’ ou ‘original’ um processo em andamento, substituirei a seguir esses termos pelo conceito de ‘acumulação por espoliação’”*.

Para o autor, a diferença entre as duas formas de acumulação está em que a acumulação “original” dá início à reprodução expandida do capital, enquanto a acumulação por espoliação destrói um caminho já aberto para o capital, como forma de investimento de capital excedente na reconstrução.

Sobre os conflitos produzidos na espoliação pelo imperialismo, fundamentalmente sobre a força de trabalho, afirma o autor que:

[...] Embora os níveis de exploração da força de trabalho em países em desenvolvimento sejam sem dúvidas altos, podendo-se identificar abundantes casos de práticas abusivas, os relatos etnográficos das transformações sociais promovidas pelos investimentos externos diretos, pelo desenvolvimento industrial e pelos sistemas de produção “exportados” em muitas partes do mundo formam um enredo bem mais complexo. Em alguns casos, a posição das mulheres, que proporcionam a maior parcela de força de trabalho, tem tido ponderáveis modificações, ou mesmo tem sido aprimoradas. Diante da opção entre mão-de-obra industrial e a volta ao empobrecimento rural, muitas pessoas no âmbito do novo proletariado parecem exprimir forte preferência por aquela. Noutros casos, obteve-se um poder de classe suficiente para obter ganhos reais em termos de padrões de vida e para alcançar um padrão de vida bem superior às circunstâncias degradadas de uma existência rural precedente (HARVEY, 2010, p. 135).

Espalhados por todo mundo na forma de lutas anticapitalista e antiimperialista, diversos enfrentamentos agitam a resistência às formas assumidas empiricamente pela acumulação por espoliação. Disso originou o que Harvey (2010) denomina como “*um tipo de visão alternativa*”. Esse novo tipo de política de resistência engloba “*batalhas*” em todos os níveis (local, regional e global), onde o domínio do aparelho do Estado e a crítica a reprodução expandida não são o foco de investidas. Harvey credita o pouco (ou nenhum) interesse nessa temática por esses “novos movimentos sociais” à desilusão com o desenvolvimento socialista, levado a cabo pela ortodoxia do marxismo/leninismo/maoísmo, o que acaba por enfraquecer suas possibilidades enquanto realmente “alternativas”.

E, partindo da interpretação dialética de Rosa Luxemburgo e sua ênfase no modo de vida dos trabalhadores sob exploração do capital, Harvey sintetiza as práticas capitalistas em duas perspectivas: a reprodução expandida ou ampliada e a espoliação. O vínculo orgânico entre as duas formas de acumulação deveria, segundo Harvey, ser reconhecido pelos setores da luta antiglobalização ou pró-globalização alternativa, ou seja, a compreensão do processo dialético entre duas tendências do capitalismo que engendram explorações tanto na produção industrial *stricto sensu* quanto ao redor dela. O fundamento de uma é a reprodução da outra.

Algumas interpretações apontam essa tendência em Goiás, principalmente nas observações do movimento físico e social das bandeiras, da “marcha para o oeste” e na descentralização econômica e industrial brasileira, que iremos analisar a seguir.

2.2 - A Reprodução Social do Capital em Goiás

O processo de expansão da lógica do capital, como compreendido acima, manifesta-se na mesorregião do sul goiano, impondo diferentes expressões e conflitivas dinâmicas sociais. A região se insere na divisão e cooperação do processo de trabalho capitalista no Brasil, nos momentos da expansão dos domínios territoriais desde o império (avanço da extração mineral, colonização e expulsão das comunidades autóctone) e os diversos momentos da ação estatal na industrialização e ampliação da rede produtiva para o capital, após 1930.

As bandeiras representaram o processo de interiorização da sociedade imperial, que vislumbrava em terras mais adiante do litoral as possibilidades de garantir a acumulação de riquezas e domínios sócio-espaciais, implicando em práticas predatórias. A produção de matérias primas para o processo de industrialização e urbanização (tanto da Europa quanto do Brasil, posteriormente) apresenta desde esse período uma das determinações da região, qual seja a de contribuir para o abastecimento de outras localidades ou de interesses externos, sempre com a adesão das elites locais. E foram as primeiras experiências de exploração planejada do solo, para fins produtivos e apropriados, via uso da ciência tecnológica.

Com o avanço do processo de industrialização brasileiro e da infra-estrutura de transportes e comunicações favoráveis, as condições de produção capitalista na região vêm se transformando. A lógica do capital impera sobre a propriedade, a organização e os sentidos da produção e do trabalho social, do território, da natureza e das formas assumidas pelos intercâmbios sociais dos indivíduos de classes. O que expressa o caráter contínuo (e por isso histórico) e sistêmico (e por isso dinamicamente complexo) da acumulação enquanto tendência, apontado por Marx, de pôr em relações desiguais os povos na rede do mercado mundial e do caráter internacional da concentração de capitais e socialização na produção de mercadorias.

Como atesta Martins, S. (2010), nas discussões intelectuais sobre o processo de desenvolvimento histórico da região estão imbricadas as relações do progresso com a

modernidade. Para ele o estudo da modernidade na América Latina deve reconhecer o caráter anômalo e inconcluso desse processo, onde elementos ditos “não-modernos”, como a miséria, desemprego, subemprego, dentre outros, constituem parte integrante da modernidade expressa pelo desenvolvimento dependente.

O autor assim define o que é a modernidade:

A modernidade só o é quando pode ser ao mesmo tempo o moderno e a consciência crítica do moderno; o moderno situado, objeto de consciência e ponderação. A modernidade, nesse sentido, não se confunde com objetos e signos do moderno, porque a eles não se restringe, nem se separa da racionalidade que criou a ética da multiplicação do capital; que introduziu na vida social e na moralidade, até mesmo do homem comum, o cálculo, a ação social calculada na relação de meios e fins, a reconstituição cotidiana do sentido da ação e sua compreensão como mediação da sociabilidade. Refiro-me à ética que fez do sujeito um objeto, e mesmo um objeto de si mesmo, o sujeito posto como estranho em relação a si próprio (MARTINS, S., 2010, p. 18).

Para Martins, S. (2010), a modernidade é o “reino do cinismo” que, para além dos ritmos desiguais de desenvolvimento econômico e social, avanço tecnológico, intensa acumulação de capital, coaduna a “miséria globalizada”, a necessidade de se confrontar essa racionalidade ilimitada com sua inconclusividade na vida cotidiana. É esse conflito cotidiano que marca o caráter da modernidade latino-americana, na forma de conflitos culturais, disputas de valores sociais, de temporalidades estranhas umas a outras, que impõe ao homem “comum” um modo de vida baseado na vigília, na angústia e na necessidade de tomada de consciência sobre esses conflitos, correndo-se o risco de se constatar que muitas vezes ele, o indivíduo que preenche essa “modernidade”, não pode resolver, concluir.

O resultado desse conflito de temporalidades é, para o autor, a agregação de fragmentos do moderno pela tradição, e não o seu contrário. Mas é também agregação sem o modo moderno de ser consciência do todo e consciência moderna. O “inautêntico”, como característico da modernidade latina americana, conserva, implicitamente, o tradicionalismo na sua consciência e em sua crítica. Esse caráter é, por sua vez, a distinção que se faz na sociabilidade, quando as relações sociais não se entregam totalmente à racionalidade moderna dos países ditos “desenvolvidos”. O caráter anômalo da modernidade, presente na América Latina, resume-se no fato de que ambos os projetos de sociedade que conflitam em sua história, o tradicionalismo e a modernidade, estão incompletos e assim condicionados pela sua

transitoriedade. E essa incompletude que se exige completar dá a dinâmica da modernidade que por aqui se constitui e se difunde.

São dados dois exemplos pelo autor de elementos de conflitos sociocultural que no parecem muito interessante ao nosso objeto de pesquisa. O primeiro é a música sertaneja, de origem rural, mas que se torna um fenômeno tipicamente urbano inspirado nas tradições de música caipira, tendo origem no Estado de São Paulo no final dos anos 1920. Na interpretação do autor, a música sertaneja foi uma “*ácida crítica*” ao modo de vida expressa na modernidade urbana e, ao mesmo tempo, uma possibilidade de compreendê-la. Aproveitando as possibilidades dos circos itinerantes e do disco e rádio, o modo de vida rural procurou diversas vezes ridicularizar o moderno.

O segundo exemplo trata-se do uso de automóveis que expressa as “anomalias” das grandes cidades modernas brasileiras. A mudança do cotidiano, por meio da mudança nos modos de vida (modos de vestir, comer, andar, interagir, etc.) reproduz os traços do mundo rural. Segundo o autor:

[...] Não raro modernos automóveis são dirigidos como se os motoristas estivessem montados num cavalo chucro, sem qualquer consideração por aquilo que é sem dúvida um dos ingredientes da modernidade: as regras e leis de trânsito. Como se o “animal” de cada um fizesse suas próprias regras (MARTINS, S., 2010, p. 35).

Temos em Oliveira (2003) uma posição próxima à de Martins, S., no que concerne às representações que procuram explicar esse período. Para ele também existe uma simbiose e uma organicidade entre o “moderno” e o “atrasado”, como produtos da expansão capitalista. A teoria do subdesenvolvimento, enquanto ideologia do chamado “período populista”, enfatiza o aspecto externo da dependência brasileira e latino-americana aos países “modernos” ou fortemente industrializados, a relação centro-periferia, deixando de lado os aspectos internos das estruturas de dominação com vistas à acumulação e dos subseqüentes conflitos de classes.

Na tentativa de compreender a manutenção de relações e estruturas sociais não capitalistas no desenvolvimento do capitalismo brasileiro, pesquisadores com perspectivas dualistas adotaram o conceito de subdesenvolvimento, o que é contraposta por Oliveira (2003)

que apresenta uma perspectiva que busca compreender o fenômeno inserido numa totalidade dialética¹⁷, tecendo a seguinte crítica:

O anterior não deve ser lido como uma tentativa de contemporização: a ruptura com o que se poderia chamar o conceito do "modo de produção subdesenvolvido" ou é completa ou apenas se lhe acrescentarão detalhes. No plano teórico, o conceito do subdesenvolvimento como uma formação histórico-econômica singular, constituída polarmente em torno da oposição formal de um setor "atrasado" e um setor "moderno", não se sustenta como singularidade: esse tipo de dualidade é encontrável não apenas em quase todos os sistemas, como em quase todos os períodos. Por outro lado, a oposição na maioria dos casos é tão-somente formal: de fato, o processo real mostra uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado "moderno" cresce e se alimenta da existência do "atrasado", se se quer manter a terminologia. O "subdesenvolvimento" pareceria a forma própria de ser das economias pré-industriais penetradas pelo capitalismo, em "trânsito", portanto, para as formas mais avançadas e sedimentadas deste; todavia, uma tal postulação esquece que o "subdesenvolvimento" é precisamente uma "produção" da expansão do capitalismo (OLIVEIRA, 2003, p. 32).

Para o autor, países que se relacionam com a expansão capitalista dessa forma, como o Brasil, apresentam necessariamente algumas especificidades em relação ao modelo de desenvolvimento clássico. A primeira é a não destruição do antigo modo de acumulação, o escravismo, como forma de criar a sua própria "periferia", a fim de reduzir os custos da força de trabalho. A segunda especificidade, que se reflete na estruturação da economia industrial-urbana, é a incapacidade dos setores secundários e terciários em absorver os excedentes de trabalho da indústria, apesar de sua grandeza relativa. Portanto as relações de produção entre capital e trabalho no Brasil tornam-se elementos estratégicos. No modelo clássico essas relações tendem a se expandir para o restante da economia. No caso brasileiro, ao contrário, essa tendência não se efetiva por razões históricas que se estruturam como característica da posição do país na divisão internacional do trabalho. A estratégia que se estruturou foi a perpetuação de relações não-capitalistas na agricultura e em setores como o de serviço, como forma mais eficiente de reprodução e apropriação de trabalho excedente, subsidiando a produção e apropriação de setores nitidamente capitalista, como é o caso da indústria

¹⁷ Cf. Oliveira (2003, p. 47): "a orientação da indústria foi sempre e principalmente voltada para os mercados urbanos não apenas por razões de consumo mas, primordialmente, porque o modelo de crescimento industrial seguido é que possibilita adequar o estilo desse desenvolvimento com as necessidades da acumulação e da realização da mais-valia: um crescimento que se dá por concentração, possibilitando o surgimento dos chamados setores de 'ponta'. Assim, não é simplesmente o fato de que, em termos de produtividade, os dois setores - agricultura e indústria - estejam distanciando-se, que autoriza a construção do modelo dual; por detrás dessa aparente dualidade, existe uma integração dialética".

automobilística. Essa foi a estratégia de longo prazo para garantir as estruturas de dominação e reprodução do sistema capitalista.

Desse modo, o autor defende idéia semelhante à apresentada por Martins, S. (2010), de que desde o início, no Brasil, a relação entre as “novas relações” com as “antigas relações” nutrem-se mutuamente pelo conflito, pela reprodução não idêntica, como necessidades do tempo presente. A distinção de Oliveira (2003) é que este é mais contundente em relação ao caráter capitalista e da luta de classes no interior da expansão do capital.

Sobre a interpretação do processo de modernização no Brasil, Martins, S. (2010) nos propõe uma interpretação onde o país se apresenta como um dos poucos países do mundo onde há um processo de ocupação marcado por uma “*fronteira viva e conflitiva*” (Martins, S., 2010, p. 47). Em seu processo histórico sucederam a um primeiro período de subjugação e escravidão por parte das classes dominadas (fortemente marcada por distinções étnicas e culturais) a ocupação do território nacional pelo Estado a partir dos anos de 1930. Essa ocupação foi impulsionada pelo exercício da soberania nacional e do desenvolvimento econômico.

O autor apresenta três fases do processo pós-1930: a primeira, durante a ditadura de Getúlio Vargas (1930 – 1940), chamada de “Marcha para o Oeste”; a segunda, durante o governo de Juscelino Kubistchek (1950), com a expansão da infra-estrutura para o centro-oeste brasileiro; e a terceira, na ditadura militar, a partir de 1964, com benefícios fiscais à instalação de empresas nas terras do Norte e Centro-Oeste.

Oliveira (2003), analisando esses períodos, afirma que a expansão capitalista no Brasil no período pós-1930 foi muito mais resultado da luta de classes interna que mero reflexo do sistema capitalista mundial. Para ele, com a crise de 1930 abriu-se duas possibilidades aos países latino-americanos: a) estagnação econômica – como ocorreu em muitos casos -; b) crescimento econômico – que se concretizou no Brasil, devido a “*condições estruturais*” que fomentaram a acumulação e a formação do mercado interno, tendo no Estado o agente da regulamentação do mercado de trabalho, como necessidade primordial para o padrão de acumulação que se implementava.

Para o autor:

[...] O decisivo é que as leis trabalhistas fazem parte de um conjunto de medidas destinadas a instaurar um novo modo de acumulação. Para tanto, a população em geral, e especificamente a população que afluía às cidades, necessitava ser transformada em “exército de reserva”. Essa conversão de enormes contingentes populacionais em “exército de reserva”, adequado à

reprodução do capital, era pertinente e necessária do ponto de vista do modo de acumulação que se iniciava ou que se buscava reforçar, por duas razões principais: de um lado, propiciava o horizonte médio para o cálculo econômico empresarial, liberto do pesadelo de um mercado de concorrência perfeita, no qual ele devesse competir pelo uso dos fatores; de outro lado, a legislação trabalhista igualava reduzindo- antes que incrementando - o preço da força de trabalho¹⁸. Essa operação de igualar pela base reconvertia inclusive trabalhadores especializados à situação de não-qualificados, e impedia - ao contrário do que pensam muitos - a formação precoce de um mercado dual de força de trabalho (OLIVEIRA, 2003, p. 38).

Temos em Borges (1990; 2000) uma visão desse processo em Goiás. Para a expansão e manutenção de oportunidades lucrativas é importante o acesso a insumos mais baratos (minérios, energia e força de trabalho, etc.) e terras de baixo custo, assim como obter “*fundos de ativos*” fora de si para enfrentar e contornar as crises de sobreacumulação. O que para o autor trata-se de “*reserva de acumulação originária*”. Essa necessidade de acumulação engendrada pelo modo de produção capitalista exige a reprodução contínua e persistente de “*práticas predatórias de acumulação ‘original’*”, ou seja, a espoliação contínua. Essa relação está presente na história das relações sociais no campo em Goiás (Borges, 2000, p. 155).

Segundo o autor:

A espoliação imposta à economia agrária pelas relações comerciais e financeiras, bem como pela política oficial de preços agrícolas, recaía sobretudo na maior exploração do trabalhador rural. Assim, as relações de trabalho coercitivas e o aviltamento dos preços dos bens primários rebaixavam a remuneração da mão-de-obra e super-exploravam o lavrador, permitindo ao capital e ao proprietário da terra extorquirem o máximo do sobretrabalho do produtor direto. Isto configurava um processo de acumulação primitiva, em que o capital era produzido mediante relações não-capitalistas de produção (BORGES, 2000, p. 155).

A partir da década de 1970, com as reestruturações decorrentes de diversas crises de expansão do sistema capitalista, opera-se um período de intensificação da industrialização e da abertura aos comércios internacionais, refletindo na descentralização da industrialização nacional e no aprofundamento da urbanização e industrialização em Goiás, especialmente nas mesorregiões do Sul e do Centro Goiano.

¹⁸ Segundo o autor, a fundamentação do salário mínimo impetrada pela legislação trabalhista levou em conta a noção de “*salário de subsistência*”, ou seja, a reprodução da força de trabalho com base nas necessidades alimentares em termos de calorias, proteínas, etc. Isso tendo em conta um trabalhador inserido em um processo de produção com certo tipo de uso de força mecânica, comprometimento psíquico, etc. (OLIVEIRA, 2003, p. 37).

No que se refere à mesorreigão do sul goiano em geral, e da microrregião de Catalão, em particular, listaremos a seguir alguns dos principais investimentos para o capital e seus conflitos subjacentes, que serviram como condição para a acumulação “originária”. Destacamos que os investimentos não foram necessariamente realizados *pelo* capital, mas *para* o capital, por meio do Estado desenvolvimentista brasileiro, em diversos momentos e criaram as condições prévias para a formação e instalação do capital nacional e transnacional.

2.2.1 - Mineração

Podemos pensar que o movimento de extração mineral na região, realizados ainda no período colonial, representou o primeiro processo de acumulação via espoliação realizada em Goiás. E segundo Chaul (1997) e Campos (1998), apesar de ter sido curto, esse processo representou fortes conflitos na formação sócio-econômica da região.

Temos em Galli (2005) um exemplo:

Entre os anos 1596 e 1660, o sertanista Domingos Rodrigues teria incursionado por terras do planalto. Em seguida, por volta de 1607, distinguimos Pero Domingues e Belchior Dias Carneiro: o primeiro chegou às águas dos rios Tocantins e Araguaia, por onde circulou mais ou menos 19 meses, trazendo aprisionados milhares de índios, que se rebelaram no caminho e provocaram uma chacina entre seus opressores. O segundo combateu os caiapós, fazendo deles uma grande leva de escravos, posteriormente conduzidos e vendidos em São Paulo¹⁹ (GALLI, 2005, p. 15).

Chaul (1997) afirma que os significados da exploração mineral e suas rápidas transformações, do fim da Coroa ao início do Império no século XIX, manifestam-se em justificativas, como:

Dentre os mais variados argumentos alegados para justificar a decadência, temos a precariedade das estradas, a falta de incentivos da Coroa para colocar em funcionamento novos meios de comunicação e o constante ócio em que vivia o povo de Goiás. Assim, todo esse conjunto de negativas criou uma imagem de Goiás que ficou gravada, por intermédio da cultura dos viajantes, como verdade incontestada por todo esse Goiás afora. Repetida pelos

¹⁹ Segundo o autor, já na época de Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera (pai), “*um quinto dos índios aprisionados ou vendidos era passado à coroa portuguesa*” (GALLI, 2005, p. 22).

historiadores contemporâneos, Goiás passou a ter um perfil de terra da decadência, retrato de uma sociedade que parecia não possuir o mínimo básico para existir devido a sua inoperância, sua carência de tudo, sua solidão traduzida em isolamento, sua redoma de preguiça (CHAUL, 1997, p. 35).

Tendo sido fonte de exploração científica e comercial desde pelo menos o ano de 1967 (CHAUD, 2000), os minérios de Catalão se transformam em matéria-prima para exportação, na forma de capital. E se tornam mais explícito nas parcerias com o capital internacional no final dos anos 1960 e com as privatizações de empresas mineradoras estatais nos anos 1990 (CHAUD, 2000). Assim como o processo de privatização das hidrelétricas representou a espoliação dos ativos das antigas estatais, também nos anos 1990 (ALVES, 2005; SEVA FILHO; *et al.*, 2004).

De acordo com Ferreira Neto (1998), as transformações sociais da mineração em Catalão foram dramáticas:

Com a exploração dos minérios de nióbio e fosfato houve uma sensível transformação nas atividades produtivas e na vida social, política e cultural da cidade, basicamente em razão da maciça injeção de investimentos, maior circulação de renda, criação de um número significativo de empregos diretos e indiretos. As pesquisas minerais tiveram início em 1968 e, em função delas, a cidade recebeu representantes de várias empresas de mineração, nacionais e estrangeiras, empresários, professores e pesquisadores universitários, geólogos e engenheiros. Num primeiro momento, apenas as proprietárias do Mara Hotel, que os recebeu, se deram conta de suas presenças. Porém, alguns meses depois, quando as equipes de pesquisa da Metago e de outras empresas se fixaram e passaram a contratar operários, a cidade passou a olhá-las com alguma hostilidade. Percebendo um clima de desconfiança gerado pelo receio de que os forasteiros tumultuariam o ritmo das atividades locais, os geólogos que vieram para as primeiras pesquisas procuraram apresentar-se à sociedade, explicitando os objetivos de seu trabalho, e divulgando a importância das jazidas minerais ali existentes (FERREIRA NETO, 1998, p. 76).

E continua a análise do projeto de exploração mineral no sul goiano, que acredito apontar para elementos da tendência da acumulação “originária”, imbuído na justificativa e especialização da modernização brasileira. A partir dos anos 1970, com a ampliação da presença de empresas mineradoras (culminando na privatização de empresas estatais nos anos 1990), a exploração mineral de níquel, no centro, e de fosfato, no sul do estado, aparece nos relatórios oficiais como a “*maior contribuição*” para o desenvolvimento de Goiás (SEVA FILHO; *et al.*, 2004, p. 10).

Os resultados da produção capitalista engendram, por sua vez, conflitos no modo de vida do trabalhador e na sociabilidade da região:

[...] racionalidade, produção de tecnologias e conhecimentos científicos (sobre aqueles minérios ali encontrados), grande produção de insumos (para a indústria de fertilizantes) visando a auto-suficiência do Brasil - Potência e às potencialidades) decorrências econômicas, sociais e urbanas da instalação da mineração na cidade. Procuramos apreender as expectativas, realizações, conflitos e frustrações da população, em especial a remodelação física e humana da cidade. Neste percurso, afloraram muitos ganhos econômicos e sociais, mas, explicitou-se, também, a face perversa da técnica e do “progresso”: a impossibilidade de atender às requisições do capital privado e conciliar tecnologia de ponta com problemas sociais, uma vez que esta última gera empreendimentos que absorvem poucos trabalhadores. (FERREIRA NETTO, 1998, p. 186)

Percebe-se que desde as primeiras incursões no estado – com os representantes imperiais – até o incremento das técnicas e do “progresso”, a região não é *impactada* mas sim sofre um severo processo de exploração, dominação e apropriação de seus recursos naturais, sociais, culturais e políticos, de modo a atender as necessidades expansionistas e predatórias do capital, sejam eles nacionais, internacionais ou o que há de mais claro no conceito de hibridismo: a congruência entre classes nacionais e internacionais na acumulação de riquezas em detrimento dos interesses e benefícios de seus produtores diretos.

2.2.2 - Transporte Rodo-Ferroviário

O transporte rodo-ferroviário permitiu a interligação da região à economia capitalista. A Estrada de Ferro de Goiás, cuja construção inconclusa se arrastou de 1909 a 1922 — com manutenção e sucessivos reparos até 1950 —, possibilitou o intercâmbio comercial e migratório de Catalão com o Triângulo Mineiro e São Paulo, aumentando a produção e circulação de mercadorias para os mercados consumidores de Minas, São Paulo e Rio (CHAUL, 1994, p. 121).

Para Borges (1990), a estrada de ferro encontra dois momentos no Brasil e América Latina. Serviu à economia agro-exportadora, até o final do século XIX e serviu também como via de expansão das relações capitalistas de produção, a partir do início do século XX. A Estrada de Ferro Goiás foi o primeiro meio de transporte moderno do Estado, usado como via

de integração da economia regional à expansão econômica capitalista no Brasil. As repercussões de sua implantação vão desde (um) instrumento de transformação das estruturas regionais oligárquicas e coronelísticas quando em outros níveis da realidade social:

Em última análise, a Estrada de Ferro Goiás, além de ter constituído uma via de transporte estratégica na “conquista do Oeste”, foi um importante agente do capital na construção do espaço econômico regional. Parecia dispor do poder de transformação a partir da dialética de destruição/reconstrução da paisagem. Na visão da classe dirigente, os trilhos representavam o símbolo do progresso e do desenvolvimento econômico. Na verdade, a ferrovia goiana fez parte de um processo maior de “modernização conservadora” que se intensificou no Estado após 1930, onde o novo que chegava contrastava-se com a velha e tradicional sociedade agrária, a qual foi gradativamente inserida na economia de mercado, tendo, porém, suas bases de organização econômica e política resistido por muito tempo à ação dos agentes externos da modernização (BORGES, 2000, p. 51).

O desenvolvimento da infra-estrutura de transportes modernos não se deu sem dificuldades. Provocou diversos e intensos conflitos da elite fundiária (na figura dos coronéis) com a ferrovia. Barbosa (1994) analisa o massacre de 9 e ferimentos de 15 operários da Estrada de Ferro em Catalão, vinculando-o aos conflitos de interesses da elite coronelística com a descentralização do poder político-econômico local e regional, ameaçado pela ferrovia. Em sua visão *“o progresso nem sempre é bem recebido unissonamente. Afinal, nem sempre ele representa a satisfação dos interesses de todos. Muito pelo contrário, pode até mesmo contrariar pessoas, negócios e, até mesmo, agremiação política”* (BARBOSA, 1994, p. 254).

Há também o relato dos efeitos da ferrovia (construção e funcionamento) sobre os ferroviários e suas memórias. Inácio (2006) afirma que Catalão ficou, por muito tempo, identificada com o passado ferroviário, após a crise do sistema ferroviário na década de 1960. Alguns municípios da região sul ficaram perpetuados pela identidade do atraso. Mas outras cidades encontraram a saída desse estigma na modernização: exploração de minérios (Catalão e Ouidor) e nos empreendimentos a partir dos lagos e barragens das hidrelétricas (Três Ranchos e Anhanguera).

Em suas entrevistas com os trabalhadores da Estrada de Ferro Goiás, no trecho entre Catalão e Araguari (MG), apareceram dois tipos de ressentimento. Por parte do pessoal da “chefia”, localizada na estação mineira, este se dá com o fim da empresa, das estabilidades e conquistas empregatícias e status social de ferroviário profissional. Por parte dos trabalhadores braçais, a maioria residente na zona rural de Catalão, o ressentimento é com a empresa e as precárias e custosas condições de trabalho e de vida. Representou, assim, a

redefinição das relações sociais de produção e consumo de grande parte dos moradores da cidade, envolvidos direta ou indiretamente nas atividades da ferrovia (INÁCIO, 2006).

2.2.3 - Energia e Hidrelétricas

A construção de barragens e a privatização das hidrelétricas em Goiás apontam para uma acumulação “originária” dos ativos das antigas estatais, nos anos 1970 aos 1990 (ALVES, 2005; SEVÁ FILHO; *et al.*, 2004). Atendendo a demanda consumidora do mercado do sudeste, sul e centro-oeste brasileiro, essas construções foram colocadas à venda, além das que já operavam sob o controle de grupos de capital estrangeiro (como é o exemplo da espanhol-chilena Endesa que controla Cachoeira Dourada (SEVA FILHO; *et al.* 2004, p. 5). O resultado desse processo é a repercussão na baixa qualidade e eficiência do serviço público de energia elétrica, no deslocamento da população atingida pelas obras de produção e circulação da mercadoria-energia e no rearranjo dos conflitos sociais locais:

O processo de privatização dos rios e sítios hidráulicos em Goiás está em ritmo acelerado. Obras feitas em nome do *desenvolvimento e do progresso*, mas que criam problemas; a solução das questões sociais começa também a se complicar de forma proporcional. Os governos estaduais e o federal retiram-se dos seus compromissos sociais para com a população e passam toda a responsabilidade para as associações privadas de energia elétrica. São grupos gigantescos, alguns controlados pelos capitais financeiros internacionais, que passaram a assumir o controle das águas, eletricidade, telefone e rodovias no Brasil (ALVES, 2005, p. 272).

Como investimento de longo prazo, a realização desses empreendimentos extremamente lucrativos responde às necessidades da expansão da produção e acumulação capitalista, no fornecimento do potencial energético nacional/local, apesar dos discursos ideológicos que estes sevem a toda a população. Como regra, estes empreendimentos, bem como sua extensão em linhas de transmissão só são realizados quando há necessidade por parte do capital, especialmente na redução dos custos de produção.

2.2.4 - Cercamento de Terras

Outro processo que envolve a estrutura fundiária goiana com o processo de acumulação capitalista foram os cercamentos de terra, com uso sistemático da expulsão do produtor direto. Para Campos (1998), são muitas as formas utilizadas por grupos sociais na ocupação do campo. A forma mais constante baseia-se na utilização, por parte das classes dominantes com subsídios do Estado, de meios de controle da terra e impedimento do acesso por parte do produtor direto. Cumprem papel importante a burocratização e altos custos na demarcação e requisição de terras, favorecendo aqueles com poder político-econômico, possuidores de grandes quantias de capital acumulado.

No período analisado pelo autor, a ocupação do território goiano seguiu a seguinte forma:

Há uma moldura institucional que forja um tipo de ocupação da grande propriedade. A proibição do apossamento, prevista na legislação da terra, se impede, de um lado, a ocupação do posseiro – migrante e ocupante pobre -, não impede a ação do pecuarista, que expande o seu domínio na caminhada do gado por novos pastos... Aquele posseiro que teima em ocupar um trato de terra e fazê-lo produzir, tirando dele seu sustento, tem contra si o grileiro-pessoa influente na política, seja municipal, seja estadual, e por isso é protegido pelas instituições (Estado, polícia e justiça). Os conflitos de terra que ocorreram nos anos 50 e 60 [*do século XX*] foram decorrentes deste confronto: posseiro *versus* grileiros, numa disputa por terras públicas ocupadas a partir dos anos 3-, quando as terras “eram distantes” e “sem valor de mercado”. Quando, porém, as estradas e o mercado as alcançam, passam a ter valor, são objeto de disputa, daí os conflitos de terra (CAMPOS, 1998, p. 78)

O processo de acumulação e expansão da propriedade privada da terra criou as condições futuras para o arrendamento e a introdução da mecanização do campo, com vias à exportação de mercadorias e reprodução das relações sociais de produção capitalistas, com repercussões sobre o trabalhador. O capital privado nacional e transnacional chega às áreas do Cerrado, por meio da modernização conservadora brasileira, da disponibilidade de capitais (linhas de créditos e benefícios fiscais), investimentos técnicos (máquinas), tecnologia, pesquisas científicas e a construção da infra-estrutura pelo Estado (MENDONÇA, 2004).

Tendo já um avanço da infra-estrutura, a região do Sul Goiano foi a primeira a recepcionar os projetos de modernização capitalista. O autor salienta os resultados desse processo sobre o trabalhador da cidade de Catalão, principalmente sobre o que ele denomina de *desterritorialização*, que configura no afastamento do produtor direto (camponês, ribeirinhos, etc.), criando e reproduzindo as condições de produção da acumulação do capital, no processo de urbanização das cidades e sua relação com o campo, e no fornecimento de insumos produtivos e força de trabalho:

O consorciamento entre as atividades urbanas e o trabalho temporário (bóia-fria), atendendo as demandas colocadas por alguns cultivos modernos (algodão, cana, feijão, etc.), que necessitam de trabalhadores no plantio e/ou na colheita, expressam o novo conteúdo da relação cidade-campo. O crescimento desordenado das cidades e o aparecimento de vários municípios, evidenciam o processo de urbanização da população goiana, decorrente da "modernização conservadora" e do apoio explícito do governo de Goiás, através de políticas assistencialistas, tais como, distribuição de cestas básicas, distribuição de leite e pão, vale gás, doação de terrenos e/ ou casas, etc. Tudo isso viabilizou a manutenção das elites agrárias modernas no poder, que incentivaram as migrações campo-cidade, facilitando o modelo agroexportador adotado e conseqüentemente aliviando as tensões sociais no campo, assegurando mão-de-obra barata para o empresariado urbano e rural. No cerne dessa questão está a desterritorialização do trabalho respondendo às necessidades de acumulação do capital, que historicamente promoveu a migração forçada dos trabalhadores (pequenos produtores rurais) resultando em expropriação fundiária que "esvazia o campo e urbaniza a sociedade" (MENDONÇA, 2004, p. 171).

É nesse sentido também que Oliveira (2003, p. 59) analisa o processo de crescimento das cidades brasileiras com demanda das necessidades de acumulação, com o crescimento dos serviços urbanos. O autor aponta como fonte de acumulação "originária" a construção de casas dos trabalhadores na forma das cooperações nos mutirões, utilizando-se dos dias de folga e os finais de semana. Para ele, o mutirão se apresenta como fenômeno de caráter dialético, onde na aparência se apresenta como sobrevivência de práticas de "*economia natural*" dentro das cidades que se articula com o processo de expansão capitalista, quando intensifica a exploração da força de trabalho, representando "*supertrabalho*", na forma de trabalho não pago, que contribui para a redução do custo de reprodução da força de trabalho.

2.2.5 - Transformações no Campo

Temos em Borges (1990; 2000) uma visão de Goiás como produção geográfica e econômica para o capital. Para a expansão e manutenção de oportunidades lucrativas é necessário ao capital o acesso a insumos mais baratos (minérios, energia e força de trabalho, etc.) e terras e seus usos de baixo custo. Essa redução dos custos configura-se em “*fundos de ativos*” que a produção capitalista tem fora de si, e que servem para enfrentar e contornar as crises de sobreacumulação. Essa necessidade de acumulação engendrada pelo modo de produção capitalista exige a reprodução contínua e persistente de “*práticas predatórias de acumulação ‘primitiva’ ou ‘original’*”, ou seja, a espoliação contínua por meio de investimentos produtivos de longo prazo.

Essa forma de regulação social está presente na história das relações sociais no campo em Goiás:

A espoliação imposta à economia agrária pelas relações comerciais e financeiras, bem como pela política oficial de preços agrícolas, recaía sobretudo na maior exploração do trabalhador rural. Assim, as relações de trabalho coercitivas e o aviltamento dos preços dos bens primários rebaixavam a remuneração da mão-de-obra e super-exploravam o lavrador, permitindo ao capital e ao proprietário da terra extorquirem o máximo do sobretrabalho do produtor direto. Isto configurava um processo de acumulação primitiva, em que o capital era produzido mediante relações não-capitalistas de produção (BORGES, 2000, p. 155).

Percebe-se então que a expansão capitalista no Estado de Goiás esteve, desde o seu início, ligada ao processo de desenvolvimento econômico brasileiro de modo a subsidiar a redução dos custos da produção, que, por sua vez, procurou neste período fortalecer sua inserção no mercado capitalista mundial, por meio da reprodução das relações sociais capitalista aprofundadas na produção de alimentos e recursos primários. A posição da produção goiana na divisão social e regional do trabalho foi, após 1930, com a política de integração nacional do Governo Vargas, a de produzir alimentos, especialmente o gado pela vantagem de locomoção, para ajudar a suprir as necessidades do processo de urbanização e industrialização da região sudeste do país. Em Goiás, a perspectiva que se abriu após essas políticas portadoras “*progresso*” foi a modernização da agricultura e pecuária, com a

ocupação racional da produção. Essa ocupação racional intensificou a partir dos anos 1970, com o avanço do progresso técnico e da reorganização espacial da produção, implicando em relações sociais de produção que forma, segundo Mendonça (2004), redes do capital industrial e financeiro.

Caracterizando a situação territorial da região sudeste de Goiás, Mendonça (2004) afirma que mais que a ocupação racional do *Cerrado*, a expansão do capital implica também na segmentação social que é imposta territorialmente. A subordinação de classe, com superexploração e precarização dos trabalhadores, é o fundamento do progresso, que aproveita tanto as relações modernas quanto as conservadoras para se reproduzir (BORGES, 2000; MENDONÇA, 2004; FREDERICO, 2008).

Frederico (2008) identifica a região de Goiás como um *front* agrícola, o que pressupõe a modernização da agricultura como o agente que, a partir dos anos 1970, introduz na produção agrícola insumos modernos (maquinário e matérias primas tecnologicamente produzidas), a monocultura para exportação, a presença de diversas empresas multinacionais do ramo e pelo discurso da necessidade de se reduzir custos da produção por meio de melhorias nas redes de transporte e distribuição de mercadorias.

Nesse sentido é significativa para as redes locais a instalação da empresa John Deere (Cameco do Brasil), de capital estadunidense, no município de Catalão (DMIC.). A empresa foi instalada nos anos 1990 e produz colheitadeiras. A localização facilita o acesso aos principais centros de consumidores das colheitadeiras, que são a região norte de São Paulo e as grandes produtoras de grãos e cana-de-açúcar, na região centro-oeste do país.

Segundo o Pires (2009):

A fábrica de Catalão tem 22 mil m² de área construída e nela trabalham cerca de 400 pessoas. A localização estratégica do município goiano permite também, o atendimento aos produtores de cana-de-açúcar de São Paulo e da área de cerrados do Brasil Central, onde há grande concentração de usinas. O Setor produtor de açúcar e álcool é um dos mais importantes do agronegócio do Brasil e vem registrando expansão nos últimos anos, conquistando um destaque cada vez maior como exportador. Juntamente com a fábrica de colhedoras de cana, instalou-se também a Central de Peças de reposição da John Deere. Situada no centro do país, a central realiza uma distribuição mais eficiente e rápida das peças para os estados do Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste (PIRES, 2009, p. 100).

A concentração de redes sociais capitalistas no campo goiano intensificou-se a partir dos anos 1970 e vem se consolidando com o aumento de investimentos nos anos 1990, sendo de grande interesse lucrativo das empresas. Em parcerias com o Estado conseguem garantias

para a produção com baixo custo e infra-estruturas físicas e sociais urbanas, articulando expansão da produção e circulação de mercadorias e conflitos sociais, tanto na produção (intensificação e precarização do trabalho) quanto ao redor dela (segregação da produção familiar, mudança na paisagem natural, agressões ao meio ambiente, etc.).

2.2.6 - Urbanização e Industrialização

A construção da nova capital do Estado (Goiânia) a parti dos anos 1930, e da nova capital federal (Brasília) nos anos 1960, representou o interesse da expansão capitalista em incorporar novas faixas territoriais, no contexto ambicioso do Estado Novo, inicialmente, e desenvolvimentista, posteriormente. Apesar de não representar ainda a industrialização da região²⁰, com a construção de Goiânia implantaram-se as primeiras relações assalariadas (ESTEVAM, 1997). Como a oferta de trabalhadores especializados era escassa, a solução encontrada foi a contratação de operários da construção civil de São Paulo e Rio de Janeiro, fomentando a partir daí a urbanização do Estado. Estevam (1997) assim sintetiza as condições de trabalho e o modo de vida desses trabalhadores:

[...] Os verdadeiros construtores de Goiânia forma mais de 4.000 trabalhadores que, “alojados em ranchos de capim e em casinhas de madeira, recebendo *vales* no fim do mês, trabalharam duramente e construíram uma cidade que passou a ser o símbolo do dinamismo de um Estado que até então se duvidava existir” (CHAUL, 1988, p. 109-110). O grande contingente de operários da construção civil inaugurou no âmbito da nova capital relações assalariadas tipicamente capitalistas e, como não poderia deixar de ocorrer mesmo que de forma incipiente, emergiram tensões típicas de disputa entre capital e trabalho. “A situação de extrema penúria ou excessiva miséria levou, ao que nos consta, a agitação e greves operárias por volta de 1935 e 1936 (em Goiânia)” (Id. Ibid, p. 166) (ESTEVAM, 1997, p. 82).

A aceleração da integração de Goiás no comércio nacional, por meio do pacto rodoviário e das comunicações intra e inter-regional, possibilitou o aumento do adensamento demográfico, o desdobramento de municípios e significativa produção agropecuária. Como resultado desse processo aparece as cidades de Anápolis e Goiânia como “*vigorous centros*

²⁰ Estevam (1997) ressalva que foram demarcadas extensas áreas onde futuramente seriam instaladas indústrias no município.

urbano-comerciais”, na forma de entrepostos mercantis e de atividades terciárias (comércio e transporte de mercadorias industriais). Esse processo se intensifica com a construção de Brasília, o que contribui para a alteração do quadro sócio-econômico regional, a partir dos anos 1960 (ESTEVAM, 1997).

De acordo com Bueno (1999):

A princípio, a entrada de fortes correntes migratórias em Goiás, teve um primeiro impulso durante a construção de Goiânia e anos posteriores. Porém, tem-se este processo intensificado de forma significativa entre os anos 50 e 80, quando então, ocorre a modernização das atividades econômicas principais do estado. Isto, criou uma forte dependência de mão de obra não qualificada por um lado e especializada por outra (BUENO, 1999, P. 67)

Na tabela 1 temos a evolução do número de moradores em Goiás e o percentual de crescimento, em relação à década anterior, sobre o período a partir do Estado Novo e das políticas desenvolvimentistas:

Tabela 1 – Goiás: número de moradores e aumento populacional 1920 - 2010

	1920	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Nº	511.919	661.226	1.010.880	1.626.376	2.460.007	3.229.219	4.012.562	4.996.439	6.003.788
%	0,00	29,17	52,88	60,89	51,25	31,27	24,26	24,52	20,16

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

Conforme nos apresenta a tabela 1, os maiores índices de crescimento populacional levantado pelo Censo do IBGE correspondem aos períodos de maior investimento de capital: dos anos 1940 a 1970 com a chamada "marcha para o oeste". O Estado incorpora, desde 1920, um crescente número de habitantes, partindo de 149.307 habitantes incorporados em 1940 para 1.007.349 em 2010. Associado a atração do complexo de empresas instaladas no Estado, as migrações contribuem significativamente no aumento populacional. Essas são engendradas pelos investimentos públicos e privados, que levam essas pessoas a procurarem melhores condições de vida que a produção agrícola e urbana anuncia (BUENO, 1999).

Segundo Bueno (1999), devido a falta de centros locais de formação e qualificação profissional, foi recrutado o excedente de trabalhadores em outras regiões do Brasil. Esses

trabalhadores tinham como perspectivas auferirem maiores ganhos proporcionais a um custo de vida mais barato em relação aos centros de origem. Os anos 1960 foi o período analisado pelo autor onde se deu uma intensificação da população urbana do Estado e que, nos anos 1970 apresenta a tendência de concentração nos centros urbanos mais importantes do Estado.

A tabela 2 nos mostra o desenvolvimento da urbanização pelo percentual da população distribuída por situação de moradia, nos anos 1991, 2000 e 2010:

Tabela 2 – Goiás: percentual da população residente por situação de moradia e por região do Estado, de 2001 a 2010

Situação	Local de Moradia	1991	2000	2010
Urbano	Brasil	75,59	81,19	84,37
	Goiás	80,81	87,79	90,29
	Noroeste Goiano	66,77	73,73	75,51
	Norte Goiano	65,59	74,26	77,25
	Centro Goiano	87,96	93,05	95,15
	Leste Goiano	74,23	86,20	87,10
	Sul Goiano	76,99	83,09	87,11
	Microrregião Catalão	79,33	84,38	89,40
Rural	Brasil	24,41	18,81	15,63
	Goiás	19,19	12,21	9,71
	Noroeste	33,23	26,27	24,49
	Norte	34,41	25,74	22,75
	Centro	12,04	6,95	4,85
	Leste	25,77	13,80	12,90
	Sul	23,01	16,91	12,89
	Microrregião Catalão	20,67	15,62	10,60

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

Para nossa análise, mais interessante do que o tamanho do espaço ocupado pela produção agrária ou industrial, são as dimensões da produção econômica e das condições de vida e moradia da população do Estado. A participação do setor industrial, como veremos abaixo, vem crescendo constantemente enquanto há oscilações no setor de serviço (no montante total) e no agropecuário (alterando sua participação relativa). Com quase 90% da população residindo nas zonas urbanas em 2010, Goiás vem passando por um crescente

processo de urbanização, o que reflete a atração de empregos e capitais no setor industrial e de serviços e as transformações no campo, como a mecanização, monocultura de soja/cana-de-açúcar e agronegócio, que expulsam os produtores familiares do campo, especialmente a partir dos anos 1970. Por mais que parte dessa população urbana venha a se locomover para trabalhar no campo, o significativo para nós é como os trabalhadores vivem o Lar, a moradia, suas folgas e acesso a bens e espaços sociais urbanos, e como essas vivências têm se intensificado nas últimas décadas.

Nos anos 1980 30,4% da população residente em Goiás tinham nascidos em outro Estado. Fenômeno esse que perde intensidade nos anos 1990 e apresenta como possível razão explicativa dessa desaceleração, indicando o esgotamento dos fatores de atração presentes em períodos anteriores (BUENO, 1999). Como as análises do autor compreendem o período até 1996²¹, não pode perceber os significados e repercussões que a instalação de diversas multinacionais na região Sul de Goiás tiveram sobre a migração e o processo de urbanização e industrialização (principalmente no setor farmacêutico, automotivo e de representação e produção na construção civil). Mesmo assim ele constata que na maioria das microrregiões da mesorregião do Sul Goiano, no período entre 1980 e 1991, houve um movimento contrário à tendência apresentada pelo estado, demonstrando as maiores taxas de crescimento. Isso contribuiu bastante para manter Goiás como um importante receptor de excedentes populacionais de outros estados.

A tabela 3 apresenta a distribuição por região do estado da população residente em 2007, e nos dá um panorama sobre a concentração populacional de Goiás:

Tabela 3 – Goiás: população residente em 2007, por região do Estado

REGIÃO	Nº	%
Centro	2.924.950	51,80
Sul	1.161.428	20,57
Leste	1.063.068	18,83
Norte	281.061	4,98
Noroeste	216.528	3,83
Goiás	5.647.035	100,00

Fonte: IBGE – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios PNAD 2007
(Dados compilados e adaptados pelo autor)

²¹ Período dos dados disponível na época de sua pesquisa.

Na tabela 2 temos a constatação de que as duas regiões que mais concentraram população em 2007 são aquelas priorizadas pelos investimentos públicos e privados para o capital. Priorizadas desde o início do projeto desenvolvimentista, o Centro situa a região metropolitana de Goiânia e Região de Anápolis e o Sul, a microrregião de Catalão e adjacências.

Se analisarmos os dados sobre a naturalidade dessa população poderemos vislumbrar melhor o fluxo migratório. Segundo Bueno (1999), em sua maioria, os migrantes buscam melhores condições de vida e salário, fundamentalmente, tendo na ideologia do desenvolvimento e do progresso capitalista em Goiás representado seus interesses e vontade de melhorar a vida. Busca essa que muitas vezes não se concretizam ou não sem muita dificuldade por parte da classe trabalhadora.

Tabela 4 – Goiás: percentual de migração em relação à população residente no Estado entre 2001 a 2009, média e diferença entre migrações

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Média
Interna	26,50	27,38	26,35	25,46	24,90	25,43	24,09	24,60	24,54	25,47
Externa	29,01	28,36	27,79	28,84	29,12	28,28	28,12	28,70	29,00	28,58
Diferença	2,51	0,98	1,44	3,38	4,22	2,85	4,03	4,10	4,46	3,11

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

A tabela 4 contempla o percentual de migrantes existentes em Goiás na última década. Contém valores sobre a migração interna, ou seja, pessoas naturais de Goiás que mudaram de cidades dentro do próprio estado, apresentando um percentual de pouco mais de $\frac{1}{4}$ da população composta de migrantes do próprio Estado. E contém também os valores da migração externa, ou seja, pessoas naturais de outros estados da federação que mudaram para Goiás, apresentando uma pequena diferença entre os migrantes internos, com algumas oscilações. Essa tabela sugere que a maioria da população em Goiás, no início do século XXI, é composta de migrantes, sendo os de naturalidades de outras unidades da federação pouco mais de $\frac{1}{4}$ da população do Estado.

Ainda sobre os dados da migração externa temos na tabela 4 as regiões do Brasil que mais subsidiaram o Estado de Goiás com força de trabalho migrante, entre os anos de 2001 a 2009:

Tabela 5 – Goiás: percentual da população residente por situação de domicílio e naturalidade por região do país, de 2001 a 2010

Situação	Região	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Urbano	Total	87,64	88,24	87,73	87,83	87,54	88,57	89,52	89,76	89,23
	Norte	2,44	2,69	2,50	2,62	2,67	2,65	2,74	2,92	2,93
	Nordeste	10,96	9,95	10,89	10,83	11,55	11,22	11,18	11,48	8,74
	Sudeste	8,57	8,53	7,62	8,25	7,65	7,62	7,47	7,71	7,92
	Sul	0,67	0,67	0,76	0,69	0,78	0,84	0,82	0,85	0,75
	Centro-Oeste	3,70	3,95	3,40	3,86	3,70	3,66	3,44	3,60	3,60
	Países Estrangeiros	0,13	0,09	0,09	0,08	0,12	0,10	0,09	0,13	0,11
	Goiás	61,18	62,37	62,44	61,45	61,06	62,53	63,78	63,08	62,61
Rural	Total	12,36	11,76	12,27	12,17	12,46	11,43	10,48	10,24	10,77
	Norte	0,09	0,13	0,19	0,15	0,12	0,09	0,15	0,07	0,14
	Nordeste	0,95	0,76	0,91	0,96	0,96	0,91	0,88	0,61	0,88
	Sudeste	0,98	1,15	1,06	0,86	1,78	0,82	0,93	0,87	0,95
	Sul	0,20	0,10	0,13	0,17	0,12	0,10	0,18	0,15	0,09
	Centro-Oeste	0,34	0,34	0,24	0,30	0,29	0,33	0,24	0,28	0,30
	Países Estrangeiros	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
	Goiás	9,81	9,81	9,77	9,71	9,82	9,18	8,09	8,22	8,39

Fonte: IBGE/PNAD 2009 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

Percebe-se a partir dos dados da tabela 5 que na formação urbana e para o inchamento das cidades de Goiás a região nordeste do país é a que mais contribui. Ainda de acordo com os dados do IBGE, os estados que mais contribuíram, em separados, para a taxa de migração urbana nesse período foram: Minas Gerais (5,99%), Bahia (4,01%), Distrito Federal (2,86%), Maranhão (2,12%) e Tocantins (1,82%).

Corroborando a tendência apresentada no período de 1960 a 1996 (BUENO, 1999), no total das migrações a parcela da população que se destina para áreas rurais é mínima, ou seja, os migrantes de outros Estados procuram Goiás principalmente para a vida urbana, aproveitando os investimentos para o capital. Cerca de 11,55% em média vão para áreas rurais, contra 88,45% que se destinam para áreas urbanas. Esse contingente está na base da formação da força de trabalho de Goiás, além de dinamizarem a cultura local, não sem conflitos e contradições. Essa tabela demonstra aquilo que é comum nas cidades goianas: a forte presença de mineiros, candangos, nordestinos e nortistas. Esses últimos formando predominantemente a classe trabalhadora em situação de precariedade.

Para dimensionarmos o processo de urbanização goiano, comparemos a evolução das taxas de moradores residentes em áreas urbanas e rurais entre Brasil e Goiás, no mesmo período de 2001 a 2009, conforme tabela 6:

Tabela 6 – Brasil/Goiás: população residente por situação de moradia, 2001 - 2009

Situação	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total (Nº)	170.955	173.501	175.954	181.687	183.881	186.021	188.029	189.953	191.796
BR Urbano (%)	83,87	84,1	84,26	82,94	82,74	83,19	83,37	83,75	83,96
Rural (%)	16,13	15,9	15,74	17,06	17,26	16,81	16,63	16,26	16,04
Total (Nº)	5.191	5.300	5.405	5.506	5.602	5.697	5.785	5.870	5.951
GO Urbano (%)	87,64	88,24	87,73	87,83	87,54	88,57	89,52	89,76	89,23
Rural (%)	12,36	11,76	12,27	12,17	12,46	11,43	10,48	10,24	10,77

Fonte: IBGE/PNAD, 2009 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

Enquanto a população nas áreas rurais se manteve constante no Brasil, em Goiás esse índice decresceu de 12,36% em 2001 para 10,77% em 2009. Talvez em virtude da forte mecanização do campo e da expulsão dessa população do campo para as cidades (cf. MENDONÇA, 2004; BUENO, 1999). E ao contrário da representação coletiva nacional de que Goiás é um Estado meramente rural, os dados apresentam outra realidade, com a presença massiva da população goiana em áreas urbanas, convivendo com suas contradições, limitações e "civilidades". A média da população goiana em áreas urbanas na primeira década do século XXI é de 88,45 % (pouco acima da média nacional, que é de 83,58%).

De acordo com Bueno (1999) a evolução populacional de Goiás entre 1960 e 1996 reforça o fluxo migratório para a região Centro-Oeste, que teria como contribuição a dar ao desenvolvimento nacional no período de 1930 em diante, aumentar a produção de grãos voltada para exportação e suprir a demanda por matéria-prima do sudeste. Mesmo subsidiada pela infraestrutura urbana e a modernização da agricultura, as regiões amplamente povoadas do estado não absorveram por completo o fluxo migratório decorrente, causando agudos problemas urbanos. Os diferentes grupos sociais, reconfiguram o espaço e as estruturas sociais, política e econômica regional articulada até então.

A partir dos anos 1970 é que, repercutindo a reestruturação produtiva do capital que se desloca para áreas pouco industrializadas, mas com condições infraestruturais para tal, diversas multinacionais com certo desenvolvimento tecnológico e produtivo se instalam em Goiás, fundamentalmente na região centro-sul do estado, transportando nova reconfiguração

territorial, tecnológica e organizacional da produção. De acordo com Estevam (1997, p. 117) até os anos 1970 “*não se poderia esperar uma industrialização grandiosa em Goiás*” mediante o “*caráter de sua integração nacional*”. A produção industrial existente até os anos 1960 concentrou-se em Goiânia e Anápolis, com predominância na produção de alimentos, agropecuária e pequenas indústrias voltadas para atividades urbanas (fábricas de doce, panificadora, olarias, cerâmicas). Baseando-se em estatísticas sobre a distribuição da População Economicamente Ativa (PEA) em setores produtivos, o autor afirma que o ponto de demarcação entre um Goiás “velho” e um “moderno” se deu nos anos 1970, quando a indústria concentrou significativa parcela da renda interna e o setor de serviços manteve sua participação, devido à acelerada urbanização regional.

Entre os anos de 2001 e 2009 a distribuição percentual do rendimento médio mensal da PEA, por situação do domicílio, ficou assim distribuída:

Tabela 7 – Goiás: classes de rendimentos médio mensal das famílias, por situação de moradia entre 2001 a 2009

	Salário Mínimo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total	Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Até 2	34,55	35,01	36,55	34,98	39,42	39,00	26,24	35,48	36,12
	Até 5	71,53	71,29	73,86	74,84	76,52	76,15	64,96	74,60	75,05
	5 A 10	14,47	13,51	13,50	14,07	12,71	13,72	14,04	13,64	13,78
	Mais de 10	9,62	10,15	8,72	8,34	7,58	6,80	7,66	7,89	6,63
Urbano	Total	87,65	88,11	87,48	87,86	87,66	88,05	89,00	89,19	88,72
	Até 2	28,01	28,65	29,70	29,02	33,16	32,39	30,03	29,87	30,52
	Até 5	61,19	60,96	62,96	64,29	65,71	65,84	65,08	65,28	65,15
	5 A 10	13,70	12,88	12,70	13,14	11,91	12,97	13,53	12,90	13,14
	Mais de 10	9,13	9,69	8,27	7,95	7,16	6,42	7,56	7,60	6,32
Rural	Total	12,35	11,89	12,52	12,14	12,34	11,95	11,00	10,81	11,28
	Até 2	6,55	6,36	6,84	5,97	6,26	6,61	6,20	5,61	5,59
	Até 5	10,35	10,34	10,90	10,56	10,81	10,31	9,87	9,33	9,88
	5 A 10	0,77	0,63	0,80	0,93	0,80	0,75	0,51	0,74	0,63
	Mais de 10	0,49	0,46	0,46	0,39	0,43	0,37	0,10	0,29	0,31

Fonte: IBGE/PNAD 2009 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

Essa tabela mostra que enquanto a porcentagem das famílias que vivem com até 5 salários mínimos aumentou entre 2001 e 2009, houve um decréscimo da população que ganha

acima desse nível salarial. Portanto, boa parte dessa população teve seus rendimentos reduzidos e, portanto, sua condição de vida pode ter sido rebaixada na última década.

Dessa mesma fonte, na PNAD, temos os dados das pessoas com idade economicamente ativa mostrando que, em 2009, 61,21% em Goiás vivem com até 2 salários mínimos, número acima da média nacional, que é de 58,20%. A diferença em relação ao país se torna ainda maior quando se trata da população em áreas urbanas. Enquanto a média nacional é de 47,26 das pessoas vivendo com até 2 salários mínimos, em Goiás esse índice chega a 53,21% em 2009. Isso demonstra o baixo valor pago à força de trabalho goiana e como isto é fundamental para a atração significativa de investimentos do capital no Estado.

Segundo Dias e Sabota (2010), dois elementos foram decisivos para a intensificação do processo de industrialização urbana a partir dos anos 1970, em especial nos anos 1990. Trata-se de estímulos estatais em financiamentos e redução fiscais como o Produzir, Fomentar e Fundo Constitucional do Centro-Oeste, bem como a criação de Distritos Industriais em regiões estratégicas com potencial de desenvolvimento, ou seja, áreas com infra-estrutura para a produção industrial e prestação de serviços, com capacidade de ampliação da produção, condições de escoamento da produção e oferta de força de trabalho em processo de qualificação:

O Estado de Goiás iniciou sua industrialização na década de 1970, intensificando-a na década de 1990 graças aos inúmeros esforços estatais para atrair indústrias e fazer com que estas aqui permanecessem, considerando seu papel na geração de renda, postos de trabalho e no desenvolvimento social e econômico. Para tanto, foram criados inúmeros programas de concessão de crédito no intuito de financiar a implantação e a expansão de empreendimentos industriais no estado. Além destes, o governo estadual, em parceria com os municípios, estimularam a criação de distritos industriais, espaços dotados de infraestrutura básica para o funcionamento da atividade industrial, realizando a doação de terrenos para a instalação das fábricas e criando as condições necessárias para a sua permanência e crescimento naquela localidade (DIAS; SABOTA, 2010, p. 3).

A disposição dos Distritos Industriais ficou localizada na região centro-sul do Estado, entre eles o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), criado em 1976, abrigando cerca de 100 empresas, sendo duas indústrias farmacêuticas e uma montadora de automóveis; o Distrito Mineiro-Industrial de Catalão (DIMIC), abrigando 21 empresas, duas montadoras de automóveis e várias do setor de mineração; o Distrito Industrial Municipal de Pequenas Empresas de Rio Verde (DIMPE), criado em 2004, com cerca de 280 empresas; o Pólo

Empresarial Goiás, em Aparecida de Goiânia, criado em 1996, com cerca de 60 empresas; o Distrito Agroindustrial de Aparecida de Goiânia (DAIAG) e o Distrito Industrial do Município de Aparecida de Goiânia (DIMAG).

Se, como afirma Estevam (1997), até a década de 1970 não se podia falar de um processo de industrialização já consolidado, a partir da década de 1990 começa-se a reverter essa tendência com a desconcentração industrial brasileira. A dinamização da economia goiana vem aumentando a participação da indústria e dos serviços em detrimento do menor crescimento da agropecuária, no que concerne ao número de pessoal ocupado e da participação na estrutura do PIB goiano, de acordo com Arriel (2010).

De acordo com os dados do Censo 2010 do IBGE, divulgados pela Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás (SEGPLAN), no período de 1995 a 2009, a estrutura do PIB goiano por setores de atividade acompanhou a tendência, apresentada por Arriel (2010) na variação de pessoal ocupado, no que diz respeito a participação do setor industrial:

Tabela 8 – Goiás: estrutura do PIB por setores, 1995 - 2009

Ano	PIB	Agropecuária	Indústria	Serviços
1995	100,00	13,87	20,43	65,70
1996	100,00	11,97	19,83	68,19
1997	100,00	12,35	20,67	66,98
1998	100,00	13,05	20,61	66,34
1999	100,00	12,46	21,87	65,67
2000	100,00	14,01	24,02	61,98
2001	100,00	15,15	24,38	60,47
2002	100,00	18,72	23,90	57,38
2003	100,00	18,28	23,24	58,48
2004	100,00	17,17	24,98	57,85
2005	100,00	13,36	25,97	60,67
2006	100,00	10,27	26,49	63,24
2007	100,00	11,01	26,97	62,01
2008	100,00	12,83	26,21	60,95
2009	100,00	14,02	27,01	58,96

Fonte: SEGPLAN / SEPIN, 2011 (Dados compilados e adaptados pelo autor).

No setor agropecuário, em 2003, é interrompida uma série de aumentos, que vinham desde o final dos anos 1990, com início de recuperação a partir de 2007. A indústria também apresentou crescimento no período de 1995 a 2001, redução entre 2002 e 2003²², com retomada do crescimento a partir de 2004. O setor de serviços interrompeu uma série de reduções que vinha desde 1995 até 2004, quando apresentou aumento até 2008, e em 2009 voltou diminuir. Percebe-se então que no período de 1995 a 2002, quando o setor de serviço reduziu sua participação no PIB, a agropecuária e a indústria aumentaram. E que a partir de 2004, quando o setor de serviços retoma o crescimento, o setor agropecuário diminui sua participação, ao contrário da indústria que mantém o crescimento constante de sua participação nessa estrutura produtiva.

Em síntese, como resultado do avanço da acumulação predatória realizada em Goiás e da expansão da produção industrial de São Paulo e Minas Gerais (fronteira econômica), a região do sul goiano em geral, e Catalão em especial, enquanto formação sócio-econômica particular desenvolveu relações com o mercado interno brasileiro na venda de meios de subsistência agro-pecuários para São Paulo e o Triângulo Mineiro. Isso devido ao processo de urbanização e industrialização²³, após 1930. Também estabeleceu relações com o mercado internacional na compra de matéria-prima da mineração e energia e vínculos regionais na produção e consumo de automóveis da Mitsubishi e máquinas agrícolas da John Deere, que atendem ao mercado nacional e internacional. Repercutindo, de certo modo, tanto nos investimentos em infra-estrutura de transporte, comunicação e pátios produtivos, quanto nos modos de vida e sociabilidade cotidiana (entendida como o conjunto de relações sociais oficiais e informais, tanto nos espaços públicos quanto privados).

Porém, no caso da atração do Setor Automotivo em Catalão, outras cidades ou Estados, e até mesmo países, poderiam oferecer condições similares. A escolha da cidade se dá fundamentalmente pelas possibilidades lucrativas do lugar. Essa determinação depende da redução de custos com instalações, produção e trabalho e da expansão dos mercados acessíveis às empresas.

Todas as condições acima referidas reproduzem as características da acumulação por espoliação e da entrega ao capital de recursos naturais e sociais pelo Estado, em condições

²² Vale lembrar que esse período é o início das primeiras expressões das novas crises que o mercado capitalista produziu, e que ficou conhecido após a crise imobiliária norte americana e o colapso do sistema financeiro internacional, afetando diretamente na produção e no consumo dos países emergentes como o Brasil.

²³ Cf. Guimarães; Ribeiro (2006, p. 13), em 1985 o setor industrial representou 71% do produto municipal e 68% em 1998, além de ser o município com maior número de beneficiados pelo programa Fomentar fora da mesorregião do Mato Grosso goiano (que concentra Anápolis, Goiânia e sua região metropolitana).

singulares e extremamente favoráveis ao capital. Vê-se que as transformações físicas e sociais feitas *para* o capital em tempos anteriores é aproveitado como condição para acumulação e valorização futuras. É impossível pensar que sem a transferência de capital público para o setor privado pudesse ser encontrado outro lugar onde o metro quadrado do terreno adquirido pela MMC (com as instalações básicas de um Distrito Industrial) fosse “vendido” por R\$ 0,25. O que houve nesse e outros benefícios concedidos foi, de fato, a transferência de recursos públicos para investimento estrangeiro japonês, representado pela produção e vendas dos veículos Mitsubishi. E pouco importa se o capital investido pela empresa é 100% nacional, uma vez que o índice de nacionalização praticado pela empresa é o menor do ramo. O volume de recursos transferidos pelo Estado (em todos os níveis) exigiu como contrapartida a criação de 100 empregos diretos, e em condições de trabalho precárias e intensas, sobre o que pesa as realizações das potencialidades dos trabalhadores envolvidos.

3 - A PRODUÇÃO NA MMC E O MODO DE VIDA DA CLASSE TRABALHADORA EM CATALÃO

A partir das crises decorrentes da superprodução e queda nas vendas de produtos industrializados, o capital vem procurando se instalar em regiões com condições e/ou potencialidades para se transformar em pólo industrial, com destaque o Setor Automotivo. As reestruturações produtivas a partir dos anos 1970 exigiram profundas adaptações em direção à produção enxuta de inspiração japonesa e a expansão da produção e do consumo para países ditos “em desenvolvimento” ou “emergentes”. A partir dos anos 1990, com a abertura dos mercados consumidores e produtores, empresas do setor buscam nesses pólos garantias para uma correlação positiva entre produtividade e redução de custos, com o trabalho e na produção.

Neste capítulo reconstruiremos o processo de expansão do capital em Catalão (Goiás), em particular a intensificação a partir dos anos 1970, no bojo das reestruturações produtivas, que rearticulou a divisão do trabalho em escala regional, nacional e internacional. Essas mudanças acompanharam a dinâmica urbana, industrial e populacional da cidade. Em seguida discutiremos o contexto contemporâneo do setor automotivo em Catalão, em especial as dinâmicas produtivas da Mitsubishi Motors Company do Brasil (MMC), sua produção e seus significados para os trabalhadores e para o modo de vida urbano da região. Analisaremos a repercussão da dinâmica do setor automotivo na produção da MMC, no trabalho e no emprego em Catalão. Por último discutiremos como esse contexto engendra o modo de vida em Catalão, com atenção aos trabalhadores da MMC, compreendendo algumas dimensões ou espaços fundamentais da sociabilidade, a partir da empresa e da vida urbana.

O intuito da reconstrução aqui presente é a compreensão da situação da classe trabalhadora, em qual contexto está inserida e qual a conjuntura sobre a qual se articula enquanto classe, a partir da compreensão das mudanças na divisão do trabalho e dos significados da produção na MMC, ou seja, a repercussão no seu modo de vida. Para tanto, utilizamos da revisão da literatura sobre o tema, com o auxílio de dados levantados nos bancos de dados do IBGE e SEPLAN/SEPIM sobre as condições materiais de existência na região, seus aspectos populacionais, demográficos, produtivos, bem como da experiência urbana.

3.1 - A Reprodução Social Capitalista em Catalão

Se numa perspectiva global, do conjunto das relações sociais capitalistas no mundo, o capital busca superar suas crises expandindo-se para novas regiões, numa perspectiva local, do conjunto das relações sociais capitalistas na Microrregião de Catalão, houve um engendramento de forças econômicas e políticas para criar as condições de atração desses capitais. Para entender o processo de reestruturação produtiva em Catalão é necessário analisar alguns aspectos que marcaram a ocupação econômica e demográfica da sua Microrregião.

Após um período de estagnação populacional, entre os anos 1930 e 1940, em função da concentração de investimentos na fronteira agrícola e migrações para Anápolis e a nova capital do Estado, Catalão recupera o destaque entre os municípios da Mesorregião do Sul Goiano, entre os anos 1950 e 1960, em virtude da construção de Brasília. A pavimentação da rodovia BR-050, ligando Brasília a São Paulo, aumentou o fluxo de pessoas e de capitais para a cidade. Nesse período a Microrregião de Catalão se torna um centro de atração de novas populações de municípios próximos e de outras regiões do país, principalmente Minas Gerais (ESTEVEM, 1997; PIRES, 2009).

As obras nos transportes e no setor de energia (hidrelétricas), associada ao impulso da produção mineral, intensificaram o processo de urbanização na década de 1970, em Catalão e recuperou o saldo populacional de anos anteriores em relação às Microrregiões do Estado. Os investimentos do setor público e do setor privado na exploração de minérios como fosfato, nióbio, calcário, etc., pelas empresas Ultrafértil S.A., Mineração Catalão de Goiás e Copebras S.A., também contribuíram significativamente para o aumento da migração na região, em virtude dos empregos gerados, direta e indiretamente.

Bueno (1999) sintetiza da seguinte forma as transformações populacionais de Catalão até a década de 1970:

Até o início da década de 70, Catalão era então uma cidade que passava por um crescimento populacional oscilante, reflexo da migração que se dirigia para os maiores centros urbanos de Goiás, Minas Gerais e São Paulo; do deslocamento do eixo econômico principal do estado para regiões mais ao norte, bem como pelo desmembramento de parcelas de seu território para a criação de novos municípios. Porém, a modernização da agricultura com a inserção da região em estágio superior de acumulação capitalista, fez com

que modificasse a paisagem rural, transformando a forma de exploração agropecuária em moldes mais intensivos. Isto resultou na dispensa de um número considerável de trabalhadores rurais. Igualmente, pequenos proprietários venderam suas terras buscando oportunidades sociais e econômicas mais vantajosas no espaço urbano. Neste contexto, ocorreu investimentos por parte do Governo Federal e de empresas privadas na área de mineração de nióbio e fosfato, o que permitiu, posteriormente, a criação do Distrito Mineiro-Industrial como política do Estado para freiar o ritmo de migração para a capital (BUENO, 1999, p. 69).

De acordo com os dados levantados pelo autor, entre os anos 1970 e 1991, a taxa da população não-natural do município de Catalão cresceu significativamente dos 7,75% para 31,53%, respectivamente. Esse crescimento aproximou a média da cidade com a média do Estado que, nesse mesmo período, passou dos 26,22% em 1970, para 33,42% em 1991. Tocantins e o Distrito Federal foram os dois Estados que mais contribuíram para esse fluxo migratório. Catalão atraiu pessoas com as atividades da mineração e outras indústrias que chegaram à cidade, bem como ocupando os postos de trabalho dos mais diversos órgãos da administração pública federal, estadual e municipal do eixo Brasília-Goiânia-Catalão-São Paulo (BUENO, 2000).

A tabela 9 apresenta a distribuição da população por situação de moradia, com elevação da urbanização por toda microrregião de Catalão. Observa-se que com o desenvolvimento da urbanização e industrialização de Catalão, os outros municípios que compõe a microrregião também se urbanizaram rapidamente após a década de 1970, alcançando o índice de urbanização de Catalão. Em 1980 a taxa de urbanização de Catalão era de 78,3% e a da microrregião de 67,8% (diferença de 10,5%). Já em 2010 a taxa de Catalão era de 93,6% e a da microrregião de 89,4% (diferença de apenas 4,2%).

Tabela 9 – Catalão: população censitária por situação de moradia em 1980, 1991, 2000 e 2010

Local	Situação	1980		1991		2000		2010	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Micro Região de Catalão	Total	90.159	100	104.430	100	118.263	100	147.276	100
	Urbana	61.105	67,8	82.844	79,3	100.129	85,0	131.671	89,4
	Rural	29.054	32,2	21.586	20,7	18.134	15,0	15.605	10,6
Catalão	Total	39.172	100	54.525	100	64.347	100	86.647	100
	Urbana	30.685	78,3	47.152	86,5	57.606	89,5	81.064	93,6
	Rural	8.487	21,7	7.373	13,5	6.741	10,6	5.583	6,4

Fonte: SEGPLAN/SEPIM, 2011 (Compilado e adaptado pelo autor).

Para melhor compreensão das transformações sociais de Catalão a partir dos anos 1970, é necessário perceber o vínculo entre a instalação de empresas industriais e o número e o tipo de trabalho ali produzido. A instalação de várias empresas impactou e foi impactada pelo fluxo migratório, a dinâmica salarial e ocupacional, bem como a introdução da racionalidade técnico-informacional, alterando o espaço urbano de Catalão para os fins da expansão e da acumulação capitalista.

Na tabela 10 percebemos que o número total de empregos criados entre os anos de 1999 a 2010 foi de 13.571 vínculos, triplicando em pouco mais de 10 anos. O saldo entre admitidos e desligados se manteve positivo, com significativa variação no ano de 2009, período onde a crise mundial do capital impactou o consumo e a indústria brasileira. Nesse ano houve uma redução no número de admissões de 20% em relação a 2008. A recuperação ainda é tímida, com saldos em 2009 e 2010 nos patamares do final dos anos 1990.

Tabela 10 – Catalão: número de vínculos empregatícios ativos entre 1999 a 2010

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Admitidos	2.635	3.441	4.342	5.352	4.818	5.898	6.661	6.435	9.246	12.333	9.863	11.481
Desligados	2.164	2.695	3.529	4.171	4.207	4.643	5.608	6.229	6.517	10.246	10.189	11.350
Saldo	471	746	813	1.181	611	1.255	1.053	206	2.729	2.087	-326	131
Total	7.433	8.410	9.744	11.138	11.448	12.766	13.921	14.211	17.880	19.707	20.425	21.004

Fonte: SEGPLAN/SEPIN/MTE/RAIS, 2010 (Compilado e adaptado pelo autor).

Tabela 11 - Catalão: Valor Adicionado Bruto a Preços Básicos do PIB por setor de atividade econômica e total (R\$ mil), de 1999 a 2009

	Agroindústria	Indústria	Serviços	Total
1999	49.479	165.527	215.634	430.641
2000	64.107	296.005	278.256	638.370
2001	70.531	312.811	371.550	754.893
2002	140.389	357.669	571.600	1.069.659
2003	123.986	500.944	776.068	1.400.998
2004	149.117	670.334	937.351	1.756.202
2005	109.193	816.460	1.055.476	1.981.131
2006	86.580	848.047	1.125.564	2.060.192
2007	108.668	1.096.647	1.201.536	2.406.841
2008	173.354	1.367.669	1.231.742	2.772.766
2009	196.992	1.508.455	1.399.194	3.104.642

Fonte: SEGPLAN/SEPIN, 2010 (Compilado e adaptado pelo autor)

A partir da análise da tabela 11, além do nível crescente do setor secundário (incluindo as indústrias) e Terciário (incluindo as prestações de serviços e comércio) - já apontadas como fortes fatores de atração de força de trabalho externa à Catalão -, as atividades da mineração e metal-mecânica contribuíram significativamente para rearticular o volume da produção. Na composição do PIB de Catalão de 1999 o setor de serviços ocupava a primeira colocação com 50,07%, o industrial em segundo com 38,44% e o agroindustrial a terceira com 11,49%. Em 2009, mesmo com o crescimento do setor de serviços, o setor industrial ocupou a primeira colocação com 48,59%, seguido pelo de serviços com 45,07% e agroindustrial com 6,35%.

O caráter complexo e diversificado das relações sociais de produção em Catalão tem distinguido-a do restante do Estado. De acordo com Bueno:

O que faz diferir a realidade de Catalão em relação aquela de Goiás está no fato de que o setor secundário do município tem crescido acima daquele verificada em Goiás. A presença de trabalhadores qualificados e especializados no setor secundário influenciou e tem influenciado, de forma preponderante, na reelaboração do espaço e da sociedade em Catalão. Isto porque, em função de suas rendas diferenciadas e mais elevadas, possibilitou que em conjunto com outros grupos sociais, criassem bairros com características de renda média e alta em seu espaço urbano. Também, muitos ex-funcionários da Goiasfértil S/A (empresa estatal de extração de fosfato, privatizada em 1991), ao serem demitidos, instalaram na cidade pequenas indústrias como alternativa ao desemprego e que em muitos casos, tornaram-se importantes empresas do município (BUENO, 2006, p. 188).

As ações no sentido de consolidar antigos grupos econômicos (muitos residentes ainda na região central da cidade) e formar novos grupos sociais (com rendas oriundas dos novos empreendimentos, que são incorporados, em grande medida, nos novos bairros de alto padrão nos bairros mais afastados) apontam para a tendência de ações sociais de classe, no sentido de consolidar uma burguesia urbano-industrial em Catalão. Essas ações se intensificaram a partir da década de 1990, com as transformações descritas acima. As variações econômicas e populacionais atestam a intensificação da economia goiana e de Catalão, em particular, com o processo histórico mundial do capital. Relação dialética essa que o capital nutre Catalão de investimentos produtivos e é nutrido pelas forças sociais do trabalho, vivas e/ou acumuladas, alterando o caráter assumido pelo trabalho e a dinâmica das relações sociais na cidade, de acordo com as necessidades e movimentos do capital.

3.2 - Setor Automotivo em Catalão

Se na chamada “modernização da agricultura” em Catalão formou-se *fronts* agrícolas como agentes dinamizadores do capital no campo, na industrialização e urbanização formou-se algo parecido com os *Greenfields*, com a chegada do Setor Automotivo. O termo teve origem nos Estados Unidos, por volta dos anos 1980, quando montadoras de automóveis alemãs e japonesas se instalaram na região de fronteira americana, na costa leste e no sul. No Brasil, outros países da América Latina e Ásia, esse processo se estendeu nos anos 1990. São regiões “livres” para a expansão do capital que, em geral, se instalam em cidades médias do interior, com pouca ou nenhuma tradição industrial e sindical. Nessas regiões constam redes urbanas, de comunicações e transportes já existentes, utilizadas como estímulo de atração dessas empresas (MARTIN; VEIGA, 2002).

Martin e Veiga (2002) indicam que as empresas do setor que procuram se instalar nas regiões de *Greenfields* concentra-se em países com mercados em expansão e/ou em retomada de crescimento. Nessas localidades o trabalho está em processo de formação e o custo salarial encontra-se abaixo da média do setor e das regiões com tradição industrial consolidada. De acordo com as pesquisas apresentadas pelos autores, a novidade representada pelo setor nessas regiões e a resistência ao sindicalismo permitiram a procura pela eficiência produtiva assimilando elementos da produção enxuta e da produção fordista. Afirmam ainda que essa assimilação se dê em maior ou menor grau de acordo com a especialização da produção local, no que diz respeito à inovação tecnológica, fornecimento de peça e componentes e de toda a organização do trabalho.

Algumas das principais empresas produtoras globais de veículos comerciais e automóveis de passeio, principalmente as estadunidenses, européias e japonesas, utilizaram os *Greenfields* como estratégia de adaptação à reestruturação produtiva no setor automotivo, na década de 1990. O cenário do setor automotivo nos anos 1990 foi caracterizado pela internacionalização de marcas fortes, em um mercado extremamente competitivo e exigente, que procurou reduzir os custos na produção enquanto os gastos com engenharia, gerenciamento e *design* aumentam e tornam-se cada vez mais significativo (MARTIN;VEIGA, 2002; LUEDEMANN, 2003; MAFFEI, 2007; CARREIRA, 2008).

Sobre a indústria automobilística De Negri (1999) a vê como constituída por dois setores: o de autopeças e as montadoras. Em ambos há elevado índice de economias de escala,

o que, conseqüentemente, representam estruturas oligopolistas, com padrões de competição caracterizados pela oferta de produtos altamente diferenciados no mercado. O capital das firmas instaladas no Brasil é em grande parte de origem externa, resultando num comércio internacional definido e administrado dentro da firma e da indústria.

De acordo com Silva (2002), o setor automotivo brasileiro passa na década de 1980 por um processo de estagnação que só vai ser revertido com a abertura do mercado nacional para importação e o aumento de novos projetos de Investimentos Diretos Estrangeiros (IDE), nos anos 1990. Aumentando a concorrência interna com a vinda de montadoras dos países asiáticos, a produção nacional, que até a década de 1990 era formada pelo oligopólio da General Motors e Ford (Estados Unidos da América), Volkswagen (Alemanha) e Fiat (Itália), se descentraliza do sudeste para outras regiões que garantam às novas montadoras, como a Mitsubishi, condições vantajosas de infra-estrutura e benefícios fiscais para se instalarem nos Estados onde até então não havia este tipo de indústria, como é o caso de Goiás, Paraná e Bahia.

A indústria automobilística brasileira sempre contou com proteção e estímulos absolutos por parte do Estado em nível nacional. A partir dos anos 1990 ocorrem mudanças significativas na legislação e na tributação do setor, no seio da abertura econômica e da regionalização da produção. Em 1992 e 1993, no âmbito da Câmara Setorial do Complexo Automotivo, foram negociadas reduções do IPI e do ICMS, além das margens de lucro dentro da cadeia produtiva e de metas de salário e emprego. Entre 1994 e 1995 com o fim das negociações na Câmara Setorial, o governo reduziu as alíquotas de importação de veículos e peças. O Imposto de Importação (II) atingiu o nível mais baixo até então (20%), o que exigiu do governo brasileiro repensar essas estratégias devido ao desequilíbrio dos investimentos estrangeiros com relação às atratividades de países do MERCOSUL, como a Argentina, o que resultou no aumento do II para 32% em 1995.

Nesse período um conjunto de medidas legais inaugurou o que ficou conhecido como Regime Automotivo Geral (MP 1.235/95, Decreto 1.761/95, Lei 9.449 e Decreto 2.072/96). Para De Negri (1999) o principal instrumento no que diz respeito a incentivos dados às montadoras instaladas no Brasil foi a redução do II até dezembro de 1999, o que exigia, como contrapartida, o índice de nacionalização mínimo de 60% e a vinculação das importações às exportações.

Infraestrutura de transportes, urbana e de edificações e os benefícios fiscais e de créditos são, a nosso ver, materializações da ação de classe das autoridades regionais e nacionais em prol do capital industrial e financeiro estrangeiro. Em Catalão, no caso da

indústria automotiva, em particular, ainda foi beneficiada pelo Regime Automotivo Especial, com reduções no IPI e nos percentuais de importação autorizados pelo governo.

No âmbito da descentralização econômica e industrial De Negri (1999) afirma que:

Além do regime automotivo geral, o governo federal publicou em dezembro de 1996 a MP 1.532 que cria incentivos especiais para as firmas que se instalarem nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país. A MP transformou-se na Lei 9.440, em março de 1997. Essas medidas ficaram conhecidas como regime automotivo regional ou especial (DE NEGRI, 1999, p. 217).

No regime especial consta a permissão de importação de peças e componentes com a redução de 90% do II até o ano de 1999; de aquisição de máquinas e equipamentos nacionais com bônus de 200% para importações; e a redução de 45% do IPI nas aquisições de matérias-primas e insumos. Mas segundo o autor, essas medidas não foram suficientes para a atração de investimentos nas regiões até 1998. A efetivação, de fato, se deu anos após, com a instalação da Mitsubishi e Hyundai em Goiás, e Ford na Bahia (após disputas com o Rio Grande do Sul).

As empresas utilizaram esses benefícios fiscais em Goiás, mas não somente. As condições infraestruturais para a produção também foram garantidos com os Distritos Industriais. Uma das poucas pesquisas sociológicas realizadas sobre o setor urbano-industrial em Goiás é o de Lobo (2007), onde a autora discute a reestruturação produtiva do capital, que alcança Goiás nos anos 1970, como produto da desconcentração econômica e da produção industrial brasileira. Esse processo teria influenciando na atração de várias indústrias para Goiás, principalmente as de dois setores: o automobilístico e farmacêutico. O Estado lançou mão de vários instrumentos legais e obras de infraestrutura para atrair essas empresas, principalmente a implantação dos Distritos Industriais do Estado.

Sobre a infraestrutura, Lobo desta o papel representado pelos Distritos Industriais, com o “pioneirismo” do de Anápolis:

No Centro-Oeste, no início da década de 1970, há uma movimentação em torno da implantação de agroindústrias ligadas, principalmente, ao avanço da soja e da mecanização da agricultura. Nessa década foi criado, em Anápolis, o Distrito Agroindustrial de Anápolis-DAIA. Ainda nesse período empresas de mineração também se instalam em Goiás. Nos anos de 1990, através da chamada “Guerra fiscal”, o estado de Goiás, além de outras isenções, reduz o valor do IPI, passando a atrair empresas ligadas ao setor automobilístico e farmacêutico (LOBO, 2007, p. 111).

De acordo com Guimarães e Ribeiro (2006), a partir dos anos 1980 os Governos do Estado de Goiás estimularam a atração de diversas empresas dos ramos industriais mediante programas de isenção e incentivos fiscais. O Fomentar – Fomento à Industrialização do Estado de Goiás – origina-se com o Decreto Lei 2.453, concedendo isenção temporária de 70% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) pelo período de 30 anos, além do recolhimento de apenas 7% do imposto para as transações entre as empresas beneficiadas pelo programa. O programa ainda fornece a possibilidade de importação de matérias-primas. E no ano 2000 o Governo de Goiás criou o Programa de Desenvolvimento Industrial (Produzir), que estabelece isenção fiscal de 73% do ICMS para médias e grandes empresas, além de descontos e rebaixar os juros sobre o saldo devedor.

Em 1989, com a lei 7.827, o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) detinha 0,6% do produto da arrecadação do imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), provenientes de um conjunto de recursos destinado ao financiamento da industrialização e aumento da produtividade das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Na região Centro-Oeste, os Estados de Goiás e Mato Grosso ficaram ambos com de 29%, Mato Grosso do Sul com 23% e o Distrito Federal com 19% dos recursos destinado para a região, sendo aplicados em financiamentos de longo prazo.

Uma vez que outras unidades da federação também lançaram mão de programas de isenção ou redução fiscal similares, o resultado foi a denominada “Guerra Fiscal” ou “Guerra dos lugares”. Essa conjuntura político-fiscal é considerada por parte da literatura como o cerne do processo de desconcentração industrial (GUIMARÃES; RIBEIRO; 2006).

Desse conjunto de medidas legais, destacam os autores que:

O resultado foi que, em 2001, a participação da indústria no PIB goiano atingiu 35%, o que corresponde a uma variação de 13% em relação ao ano de 1986. Entretanto, como se observa, os diversos estímulos concedidos pelas autoridades governamentais ainda não foram capazes de alterar radicalmente a composição da estrutura do PIB desse Estado. Todavia, esses estímulos contribuíram para a instalação de muitas empresas em Goiás. No período de 1985 a 1999, o projeto Fomentar, por exemplo, concedeu benefícios a 116 unidades produtivas, enquanto, entre 2000 e maio de 2003, foram aprovados 174 projetos pelo programa Produzir. Porém, esses programas não promoveram uma diversificação do PIB industrial goiano, pois, no ano de 2002, o Valor da Transformação Industrial (VTI) do segmento de alimentos e de bebidas foi responsável por 53% do Valor da Transformação Industrial desse Estado (Pesquisa Industrial Anual/IBGE, 2002), o que ilustra a forte predominância da agroindústria na economia goiana (GUIMARÃES; RIBEIRO, 2006, p. 11).

No caso da instalação da Mitsubishi em Catalão, o governo estadual concedeu isenção de 70% do ICMS pelo período de 20 anos, garantia de financiamento de R\$ 4 milhões, aprovação e liberação de recursos do FCO para edificações e esforço na concessão de capital de giro e *lobby* para o enquadramento no Regime Automotivo Especial. Também foi feita a instalação de um posto aduaneiro no município, venda de terreno ao preço de R\$ 0,25 o metro quadrado, fornecimento de 10 metros cúbicos por hora de água e ligação de rede de água e esgoto sem custos à MMC, adequação do aeroporto local, prazo de 90 dias para o pagamento de ICMS devido nas saídas dos produtos, redução de 50% do ICMS a recolher pela MMC, relativo à parcela não contemplada pelo programa Fomentar, extensão da rede elétrica de alta tensão, além da gestão na TELEGOIÁS para aquisição e instalação de até 40 troncos de linhas telefônicas e linhas de 0800 e LPCD (GUIMARÃES; RIBEIRO, 2006, p. 18).

Um dos principais investimentos para o capital realizados em Catalão depois da construção da Estrada de Ferro de Goiás e da rodovia BR-050 foram os distritos industriais. Os benefícios em se instalar no DIMIC permitiram a redução dos custos na produção das montadoras ali estabelecidas de duas formas: uma com os subsídios para aquisição do terreno e suas edificações; bem como na proximidade potencial com algumas empresas prestadoras de serviços à empresa. Na Mitsubishi de Catalão, cerca de 65% de seus fornecedores nacionais estão no Estado de São Paulo (que concentra 90% das autopeças do Brasil), vantagem que ainda não foi totalmente realizada mas que consta como possibilidade futura. Em Catalão, tanto a John Deere (Cameco) quanto a Mitsubishi (MMC) estão instaladas no Distrito Mínero-Industrial de Catalão (DMIC). A estratégia comum dessas empresas na redução dos custos com a produção é a terceirização de processos básicos, diminuindo a manufatura própria. Reserva-se à empresa “matriz” quase que exclusivamente as funções de montagem e pintura.

As condições sociais para a instalação da MMC em Catalão, enquanto plataforma de montagem forma um conjunto estratégico para a eficiência produtiva da empresa. A existência de uma malha rodoviária central e a promessa da extensão da Estrada de Ferro Goiás permite facilitar o trânsito de componentes, peças e dos produtos. Por meio da instalação no Distrito Industrial, o Município oferecia sem ônus à empresa o asfaltamento nos acessos ao terreno e vias internas, urbanização do terreno, terraplanagem e drenagem as águas pluviais, projeto de paisagismo, coleta de lixo, reestruturação do transporte público, vagas em creches para os filhos dos empregados, manutenção dos postos de saúde próximo à empresa, criação de posto de bombeiros, custeio do transporte material da construção da empresa,

redução da alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), isenção de tributos municipais durante o período de fruição de financiamento e instalação de iluminação nas vias de acesso e na parte interna da empresa (GUIMARÃES; RIBEIRO, 2006, p. 19).

Como forma de melhor compreendermos o cenário do Setor Automotivo Brasileiro, apresentaremos na tabela 12 dados sobre investimento, produção, consumo e emprego, a fim de percebermos algumas correlações:

Tabela 12 – Autoveículos: produção, vendas e empregos no setor de 1950 a 2011

	1950 ²⁴	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2011 ²⁵
Investimento ²⁶	--	--	--	4.788	14.930	15.686	3.654	4.971
Produção ²⁷	79.310	572.838	1.000.844	1.416.665	2.294.064	3.231.507	583.074	632.363
Licenciados ²⁸	78.353	572.081	936.414	886.734	1.592.686	2.211.651	458.038	503.519
Exportação	--	--	60.264	421.219	697.137	1.013.884	113.621	122.855
Empregos ^{29,30}	58.344	480.755	997.463	1.149.623	1.025.921	934.149	119.392	125.972

Fonte: ANFAVEA/Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. 2012 (Compilado e adaptado pelo autor).

Os valores da tabela 12 corroboram os dados de pesquisas anteriores e atualiza algumas tendências. Demonstra que os investimentos no setor de autoveículos aumentaram significativamente a partir de 1994, com a abertura econômica e os investimentos externos diretos, dando início a uma série de investimentos acima de 1 bilhão de US\$. De 2002 a 2004 os investimentos reduzem, e retomam o crescimento, com oscilações a partir de 2005 (ASSOCIAÇÃO NACIONAL..., 2012).

Na produção de veículos comerciais leves (segmento produzido na Mitsubishi) há um crescimento forte nos primeiros anos, ainda na década de 1950 e 1960, que se estabiliza até os dias de hoje. Ao longo de todo o período produtivo da indústria nacional, a produção do segmento de comerciais leves alcançou uma taxa média de 178.376 veículos produzidos por

²⁴ Valores para os anos de 1957 a 1959. Nas colunas seguintes as referências são as décadas, com exceção das duas últimas colunas que representam os anos de 2010 e 2011 isoladamente.

²⁵ Dados preliminares.

²⁶ Investimentos com valores em milhões de US\$, no setor de Autoveículos.

²⁷ Unidade de veículos comerciais leves montados e desmontados (CKD).

²⁸ Unidade de veículos comerciais leves montados e desmontados licenciados (CKD).

²⁹ Posição em 31 de dezembro de cada ano na produção de Autoveículos.

³⁰ A partir de 1997, esta tabela diz respeito exclusivamente a pessoas com contratos de trabalho firmados com as empresas associadas à ANFAVEA (dentre elas as instaladas em Goiás Mitsubishi, Hyundai).

ano. Ressalva-se desse crescimento as quedas e oscilações do final da década de 1970 e começo e final de 1990. Do final dos anos 1990 em diante a instalação da Mitsubishi em Catalão e da Hyundai em Anápolis insere o Estado de Goiás na produção de comerciais leves, fazendo com que sua participação no total da produção nacional do setor de autoveículos subisse de 1,2% em 2009, para 2,3% em 2011 (ASSOCIAÇÃO NACIONAL..., 2012).

Ainda a partir da tabela 12, temos dois elementos que podem contribuir para dimensionarmos as vendas do segmento, divulgados pela ANFAVEA (2012). O primeiro é o número de automóveis comerciais leves novos que foram licenciados no Brasil. Partindo do pressuposto que o número de carros novos licenciados aproxima do número de carros novos vendidos no ano, houve um aumento até o início dos anos 1970, natural até certo ponto devido à massificação do setor na sociedade brasileira na época. Essa tendência logo perde força no final dos anos 1970, e nos 1980 mantém um crescimento abaixo da década anterior. Um crescimento constante só aparece no final da década de 1980 e se intensifica nos anos 2000, quando quadruplicou o número de licenciamentos de 122.051 em 1999 para 503.519 em 2011.

O Segundo é o total de exportações de comerciais leves produzidos no Brasil. A partir do número de licenciamento e os dados das exportações, temos uma visão mais ampla do total das vendas no segmento. Os dois períodos mais significativos para as exportações foram no final da década de 1980, quando dobrou o número de exportações, e a partir dos anos de 2004, quando alcança as 122.855 unidades exportadas. Para se ter um parâmetro desse aumento, em 1975 o país exportou 11.167 automóveis comerciais leves, em 1988 foram 72.651, em 1997 o total de 91.712; e, finalmente, em 2011 exportou 122.855 unidades.

Além do mercado interno, o crescimento do setor e os fortes investimentos deste no Brasil se devem também às exportações de produtos fabricados e montados no país. Observa-se que as mudanças do período da chamada abertura econômica, na década de 1990, não refletiram apenas nos altos índices de importações da balança comercial de autopeças, mas também na abertura de mercados para os produtos industrializados produzidos localmente. O Brasil passou a ser visto e mostrado como porta de entrada para outros mercados como os países da América Latina, principalmente após a criação do MERCOSUL (MARTIN; VEIGA, 2002; NEGRO, 2004; SALAMA, 1999).

No que se refere ao trabalho, o crescimento do número de empregos gerados no setor a partir de 1957 se manteve constante até a década de 1970. De 1980 a 1997 houve várias oscilações que mantiveram a taxa média de emprego em 118.082/ano no período. Entre 1998 e 2006 houve sucessivas reduções que só foram se recuperar a partir de 2007. Os dados

sugerem que em detrimento do aumento nos investimentos, na produção e no consumo, tanto interno quanto externamente, dos anos 1990 em diante o número total de empregos no setor de Autoveículos diminuiu, chegando em 2011 aos mesmos patamares da década de 1970, quando o setor deu seu primeiro salto.

Em relação ao período da crise mundial do capital, principalmente a partir de 1998, foi o período onde se constatou os efeitos dessa crise, principalmente com a redução maciça de empregos. Efeitos esses sentidos de forma diferente pela produção e consumo que aumentaram durante a crise, a custa de reduções de impostos sobre os insumos e sobre a comercialização (redução do IPI e desoneração do IPVA), além de linhas de crédito para investimento produtivo.

Portanto, a partir da década de 1990, com a introdução de novos processos da produção enxuta, com destaque para a automação e para a intensificação do trabalho, o setor automotivo brasileiro conseguiu aumentar a produção e suas vendas com redução de custos, sejam pela eliminação de postos de trabalho, sejam pelos baixos custos que a produção de automóveis adquire na descentralização industrial implementada nesse período no país, em regiões de *Greenfield* (salários, instalações, isenções fiscais, etc.). O que atesta a grande produtividade alcançada pela indústria automobilística no Brasil no período.

Outro elemento inerente a essas condições de produção é a alteração no modo como o trabalhador é forjado pela indústria automobilística, onde: é rebaixado suas condições de vida, por meios econômicos e/ou infraestruturais da vida urbana; é subordinado politicamente no processo de produção à aumentar o ritmo já extenuante da produção, inclusive pelo caráter semi-mecânico de algumas montadoras (como a MMC); e coagido emocionalmente a vivenciar as relações hierárquicas de mando e disputas internas com outros operários. Detalharemos esses pontos no item abaixo, quando analisaremos as dinâmicas sociais produtivas inerentes à montagem de veículos da MMC em Catalão, ou seja, as relações sociais de produção significativas para o modo de vida operário.

3.3 - Dinâmicas Sociais Produtivas na MMC

O histórico da marca Mitsubishi remonta ao século XIX quando, em 1870, seus fundadores (liderados por Yataro Iwasaki) começaram a exploração marítima da rota comercial entre China e Rússia, ainda com três barcos. Anos depois, passaram a representar a maior companhia marítima do Japão. O desenvolvimento histórico do grupo, ainda no Japão,

ocorre devido às transformações econômicas e políticas na “Era Meiji” (1868-1912), momento de industrialização, quando as atividades privadas foram liberadas dos controles feudais e pode então se expandir no Japão (com fábricas-modelo de produção) e em países com contextos de prosperidade econômica, posteriormente, além do intercâmbio para assimilação de técnicas ocidentais de produção industrial (MARTINS, F., 2010).

A articulação entre orientação e supervisão governamental e os grupos empresariais - familiares, associações comerciais e grupos industriais, tem direcionado as atividades e a expansão das empresas japonesas tanto no país quanto no exterior. Segundo Martins, F.,:

Diante de tal processo de desenvolvimento, recentemente e mesmo em anos em que a economia japonesa não tenha mostrado sinais claros de recuperação, os grandes grupos empresariais seguem expandindo suas atividades em mercados maduros ou emergentes, ou seja, este desenvolvimento tem sido liderando pelos grandes *keiretsus* japoneses, que por sua vez sucederam os *zaibatsus* (grupos de empresas familiares anteriores a II Guerra Mundial). Vale acrescentar, que estes *keiretsus* – grupo como a Toyota, Mitsubishi, Mitsui, Sumitomo, dentre outros, são grandes conglomerados econômico-financeiros verticalmente ou horizontalmente integrados via posse cruzada de ações, empréstimos intergrupo, desenvolvimento conjunto de P&D e intercâmbio de diretores (MARTINS, F., 2010, p. 80).

O fluxo de capitais do grupo econômico e empresarial Mitsubishi no Brasil precede a instalação da montadora de veículos Mitsubishi Motors Company (MMC). Por aqui, a partir da década de 1950 a marca investiu na produção de alimentos destinados aos migrantes japoneses (Fazenda Tozan) e nas atividades do Banco Tozan. Mediava comercializações exteriores e financeiras até 1963. Na década de 1970, com diversas parcerias entre empresas brasileiras e japonesas, entra no setor de petroquímica, onde formam empresas como Polialden e Ciquine, e na produção de alumínio na Amazônia brasileira. A atuação da marca na década de 1990 é caracterizada pelos investimentos do Banco de Tokyo-Mitsubishi Brasil S.A. e na instalação da MMC em Catalão (MARTINS, F., 2010; COELHO; MONTEIRO; CUNHA; WANDERLEY, 2010). No ano de 2007 o faturamento total do conglomerado chegou aos 800 bilhões de dólares, transformando o grupo na maior empresa da Ásia e uma das dez maiores do mundo (CUNHA, 2009).

A Mitsubishi Motors entra no setor automotivo quando, em 1917, constrói o *Mitsubishi Modelo A*, dando início a primeira produção em série de veículos no Japão. Desde então se preocupa com tecnologias voltadas para a engenharia, *design* e performance *off-road*, apontando para uma tendência do setor, conforme discutimos anteriormente. No Brasil, lança

seu primeiro ponto de venda de veículos em São Paulo, nos anos 1990, onde comercializava cabines duplas do modelo L-200. Nos dois anos seguintes foram abertas 20 concessionárias em 18 cidades. Atualmente a marca conta com 175 concessionárias no Brasil, sendo que sete dessas estão sediadas em Goiás (ASSOCIAÇÃO NACIONAL..., 2012).

Em 1991 os empresários brasileiros Eduardo de Souza Ramos e Paulo Ferraz adquiriram os direitos de importação da marca e começaram, em 1998, a montar alguns modelos em Catalão, após uma breve experiência na Zona Franca de Manaus entre os anos de 1993 a 1996. No estudo realizado por Guimarães e Ribeiro (2006) os autores trazem a definição do estatuto jurídico e das condições produtivas da Mitsubishi Motor Company Ltda. (MMC). Segundo os autores a MMC *“é a única montadora brasileira com capital 100% nacional, sob a forma de quotas por responsabilidade limitada e com contrato de venda e de produção dos veículos da marca Mitsubishi”* (GUIMARÃES; RIBEIRO, 2006, p. 16).

A transferência para Catalão se torna significativa para a interpretação das estratégias de produção e consumo adotadas pela empresa, principalmente pela proximidade dos seus clientes em potencial. De acordo com Silva (2002) os maiores compradores dos veículos produzidos na MMC, de setembro de 2000 a junho de 2001, são os Estados de São Paulo (51%) e Rio de Janeiro (14%). O conjunto de Estados formados por Santa Catarina, Rio Grande Sul, Paraná, Minas Gerais e Bahia correspondem a 34% do mercado consumidor da MMC. As distâncias entre a produção (Catalão) e o consumo (Sudeste, Sul e Bahia) atestam quão significativos foram os incentivos fiscais e infraestruturais para a escolha da cidade. Os benefícios oferecidos na instalação e durante a produção sugerem que os gastos com transporte são compensados pela alta produtividade e baixos custos de produção.

Ainda sobre a clientela, o autor afirma que:

O tipo de veículo montado na MMC, a pick-up L-200, e suas concorrentes, a Hilux da Toyota e a S-10 da Chevrolet, são utilitários leves, custam, dependendo da versão, entre 40 e 80 mil reais. Além do uso no campo, elas são muito utilizadas nas cidades, em atividades de turismo e outras funções. No meio urbano esses veículos de tamanho médio representam também uma ostentação de poder, dinheiro e prestígio social. Esse comportamento é alicerçado na imponência do veículo grande dentro da cidade e pelo seu valor em dinheiro. Uma vez que há também uma grande procura desse veículo nos centros urbanos, a escolha do lugar para a fábrica parece ter perpassado pela importância de se localizar a meia distância da grande fronteira agrícola e dos grandes centros urbanos do sudeste que também consomem o produto (SILVA, 2002, p. 81).

Atenta ao mercado consumidor brasileiro no seu segmento, a empresa investe significativamente em propagandas com forma de atrair o público consumidor com altos rendimentos. E faz isso utilizando tanto de publicidade (em revistas especializadas no seu público alvo e na revista e TV MIT, de propriedade da empresa) como de projetos sociais (com distribuição de cestas básicas e natalinas e admissão no quadro funcional de pessoas portadoras de necessidades especiais) e eventos esportivos, como o Raly Mitsubishi MotorSport, realizado a partir de 1994.

Não são raros os estudos sobre o uso da publicidade pela Mitsubishi. Carreira (2008) elabora uma classificação semiótica das matérias veiculadas pela empresa, onde se destaca o apelo para mensagens transitórias entre o “SER” e o “PARECER”, com elementos de verdade, lúdicos e utópicos. Isso corresponde às formas simbólicas que a empresa almeja regular o comportamento de consumo dos seus clientes.

Sobre a propaganda como elemento de investigação social, é interessante observar a estratégia da empresa em criar uma identidade dos praticantes de raly e estimular o reconhecimento da Mitsubishi como uma instituição agregadora dos valores sociais que a empresa quer repassar pelo consumo de seus produtos. Nesse sentido é relevante o “Manifesto 4x4” elaborado pela empresa direcionada aos praticantes/consumidores, onde se induz ao modo de vida a partir do consumo de seus veículos, como sinônimo de poder, liberdade, agilidade e ousadia:

Quando falamos em 4x4, logo pensamos em aventura, ousadia, superação, liberdade e diversão. Mas entendemos que ser 4x4 é muito mais do que isso. É gostar do campo, do mar e da cidade e aproveitar o que cada um tem de melhor a oferecer. É ter contentamento pelo sucesso alcançado e desejo de continuar seguindo em frente. É ser percebido como uma pessoa única, mas também como parte de uma filosofia que une muita gente. É ir mais longe, sempre com responsabilidade e se sentir de bem com a vida depois de viver toda essa emoção. Ser 4x4 e ter esse espírito correndo nas veias é mais que um código de comportamento. É uma visão de vida. Sem nunca perder o entusiasmo, a capacidade de aprender e de se surpreender. Afinal, explorar o melhor que a vida tem a oferecer é um dos princípios de quem é 4x4. De quem está disposto a enfrentar o programado e o inesperado. Inventar. Revelar. Descobrir. Esses são os autênticos valores da Nação 4x (INSTITUCIONAL, A MARCA, 2012).

Conforme discutido no primeiro capítulo, o *status* que os grandes, potentes, velozes, confortáveis e versáteis veículos agregam aos seus consumidores e à estrutura de álbis da sociedade, é bem percebido pela empresa, principalmente quando estimula a identificação e o desejo com o consumo desses bens. A marca sugere a expansão de um modo de vida

abrangente, ressaltando o caráter aventureiro do automóvel e a integração competitiva atribuída aos clientes. Nas propagandas veiculadas em revistas, por exemplo, percebem-se dois objetivos da marca. O primeiro é criar um clima favorável de simpatia e adesão à marca via argumentos racionais e emotivos. O segundo é vincular a imagem dos modelos com a superioridade e liderança em relação aos concorrentes (MAFFEI, 2007).

Discutindo coma nas propagandas da empresa estão associados à sua imagem os valores ideológicos (“*visão de vida*”) como aventura, atitude, desafios, mas principalmente tecnologia e versatilidade com forte poder persuasivo, e direcionadas há um público consumidor de alto poder aquisitivo, Maffei analisa que, com as propagandas da empresa:

Cria-se uma ilusória superioridade com a aquisição do produto, motivada pela *Estratégia do prazer* que valoriza o produto como um catalisador de desejos, *Estratégia de status* que valoriza o produto como símbolo de estímulo de vida e a *Estratégia de sedução* que valoriza o produto, dando-lhe um poder de conquista e sedução. O anúncio em estudo tem como objetivo influenciar psicologicamente o público com finalidades comerciais, utilizando-se de imagem e linguagem sugestiva. [...] A imagem do automóvel na propaganda aqui analisada é forte, marcante, provocativa, deixando bem claro os prazeres que poderiam adquirir com a aquisição do mesmo (MAFFEI, 2007, p. 68).

Podemos concluir que o tamanho, potência e tração dos automóveis se adaptam bem as necessidades de locomoção na zona rural e ao *status* social produzido pelos automóveis, conforme discutido no primeiro capítulo. Os veículos da MMC reproduzem aquele caráter anômalo caracterizado por Martins, S. (2010), quando estimula o vínculo entre a força, potência e agilidade necessária na vida e no trabalho no campo com conforto, automação eletrônica e prestígio através do nível de consumo típicos da vida urbano-industrial das grandes cidades. Aquela representação de que algo foi retirado do homem do campo quando esse vai para a cidade (ou quando a cidade vai até ele), por exemplo, a interação com a natureza, o espírito de aventura e liberdade e a experiência lúdica, é substituída pela possibilidade (ideológica e alienada) do consumo dos veículos lhe restituir. Daí o *status* vivenciado por aqueles que, comprando ou desejando esses veículos, acreditam nesse ideário.

Observamos que em Goiás, o proprietário de um desses veículos que mantém estreito vínculo com o campo é facilmente identificado como “coronel” ou com o agronegócio, ambos como indicadores de poder econômico e do patrimonialismo. Porém com pressupostos diferentes: o primeiro vinculado ao poder tradicional-violento e com as elites tradicionais do Estado; o segundo vinculado ao poder econômico especulativo e com as novas elites goiana, ou seja, investidores e gestores administrativos ou da produção voltados ao agronegócio, tanto

no sentido da prática laboral quanto ao modo de vida, que procura combinar a rusticidade do campo e o luxo tecnológico da cidade nos altos padrões de consumo desse nicho de mercado.

Quem possui um desses veículos, mas não mantém esse tipo de vínculo com o campo, vivendo exclusivamente na cidade, é lhe atribuído geralmente, além do *status* de poder quando um desses para do seu lado em um sinal de trânsito (não muito raro com fortes arranques assim que se abre o sinal), certo estranhamento do tipo: para quê um carro desses se não se pode correr muito na cidade, devido ao trânsito sempre congestionado (nas principais cidades de Goiás isso já é um caos!) e se ocupam tão grande espaços, ao ponto de ocuparem a “vaga” de mais de um carro (considerado por muitos como desperdícios)?

3.3.1 - Processo de Produção e Processo de Trabalho

O processo produtivo da MMC em Catalão é composto pela produção dos utilitários Pajero TR4, Pajero Dakar, L-200 Triton e L-200 Outdoor. A produção na montadora conta com o mais baixo índice de nacionalização dentre as montadoras instaladas no país, ainda importando componentes importantes como motor, caixa de câmbio, estamparia, chassi e equipamentos eletrônicos. Diante desse quadro autores como Guimarães e Ribeiro (2006) e De Negri (1999) chegam a caracterizar esse tipo de empresa como *plataforma de montagem*.

As instalações da empresa foram feitas por etapas. Na primeira fase, na da construção, que se encerrou em setembro de 1997, a produção era modesta e incluía apenas um fornecedor. Em seguida foram realizadas duas ampliações desde a instalação, dentro do Projeto Anhanguera.

Em julho de 2003 foi finalizado o Projeto Anhanguera, que aumentou o tamanho da fábrica de 14 mil m² para 57 mil m², incluindo uma pista de testes *off-road* para os veículos produzidos na MMC. Com isso foi possível aumentar de 2 para 3 as linhas de produção, elevando a capacidade produtiva de até 90 mil unidades para até 100 mil unidades por Ano (INSTITUCIONAL, MITSUBISHI NO BRASIL, 2012; CUNHA, 2009).

Em abril de 2011 a empresa anunciou o lançamento do Projeto Anhanguera II, com previsão de investimentos de um bilhão de reais na montadora em Catalão nos próximos cinco anos (MITSUBISHI ANUNCIA..., 2011). Esses recursos devem ser destinados na construção de uma fábrica de motores e ampliação da capacidade produtiva da empresa. Segundo o representante da empresa, esse volume de investimentos deve atrair cerca de mil novos trabalhadores e de 8 a 15 fornecedores para a região. A pretensão é ampliar a capacidade de

produção para até 300 automóveis por Dia, com previsão para efetivar os 100 mil ao ano. O modelo Pajero Dakar iniciou sua produção em abril de 2011 dentro deste projeto, e a empresa tinha pretensões de começar a produzir o modelo ASX no primeiro semestre de 2012.

Os objetivos desses investimentos são consolidar a presença da marca no país e intensificar sua participação no mercado consumidor, passando para 2% do mercado nacional. De acordo com os dados da tabela 13 podemos avaliar em qual cenário a produção e o consumo da MMC está inserida:

Tabela 13 - MMC: produção e vendas de comerciais leves (unidades), de 1991 a 2011

Ano	Produção	Vendas de Nacionais ³¹	Vendas de Importados ³²	Total
1991	--	--	80	80
1992	--	--	719	719
1993	--	--	2.114	2.114
1994	--	--	3.867	3.867
1995	--	--	4.142	4.142
1996	--	--	3.563	3.563
1997	--	--	5.350	5.350
1998	652	629	6.244	6.873
1999	3.098	3.079	3.901	6.980
2000	6.252	6.305	5.537	11.842
2001	8.571	8.559	5.641	14.200
2002	9.743	9.596	3.998	13.594
2003	11.767	12.122	3.234	15.356
2004	18.011	17.135	3.713	20.848
2005	20.153	18.512	4.202	22.714
2006	20.171	20.392	2.866	23.258
2007	25.844	24.525	4.535	29.060
2008	37.203	33.627	7.315	40.942
2009	32.429	31.804	5.638	37.442
2010	37.558	35.989	8.546	44.535
2011	39.441	36.186	18.673	54.859
TOTAL	270.893	258.460	103.878	362.338

Fonte: ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística, 2012 (Compilado e adaptado pelo autor).

³¹ Unidades de produção nacional vendidas no mercado nacional.

³² Unidades de produção internacional vendidas no mercado nacional.

Contando que a marca inicia suas vendas no mercado brasileiro a partir de 1991, com 80 unidades importadas de comerciais leves vendidas, o crescimento das importações só recua em 1999, um ano após o início da produção em Catalão. Em 1998 as vendas de importados chegaram a 6.244 unidades. Esse número decresceu ao ponto de em 2006 serem vendidas apenas 2.866 unidades importadas. Observa-se que a partir de 2005 as importações aumentaram significativamente, batendo o recorde de unidades vendidas em 2011, com 18.673, ano em que total das vendas também aumentou significativamente.

Somando-se todos os comerciais leves vendidos pela marca desde 1991, quando esta se insere no mercado consumidor brasileiro (porém antes de começar a montagem em Catalão), chega-se ao total de 362.338 unidades vendidas, com uma série de aumentos constante e ininterruptos. Os dados sugerem também que desde os primeiros anúncios da instalação da empresa em Goiás, onde foram divulgadas as intenções em se produzir algo entorno de 100 mil unidades por ano, a capacidade de produção anunciada não passa de retórica para se aglutinar consensos em torno da empresa. O número de veículos vendidos explicita os limites encontrados pela empresa em inserir seus produtos no mercado brasileiro, onde o carro de 1.000 cc e/ou os denominados “populares” ocupam boa parcela do mercado.

Sobre as condições de trabalho e emprego Silva (2002, p. 116) levantou que a montadora tinha 450 funcionários no final de 2001, percebendo uma média salarial de R\$ 400,00. Cerca de 10% deles não são oriundos da região, formando o que ele denominou como “*extrato de forasteiros*”. Esse pessoal geralmente vem de São Paulo para ocupar os cargos na direção, administração e força de trabalho especializada (engenheiros de produção e mecânica).

Para a maioria oriunda da região a situação salarial dos operários ainda repercute nas condições de moradia:

Os salários pagos pela Mitsubishi, além de ser muito inferior aos dos colegas operários de outros Estados, ficam muito aquém do ritmo de valorização do solo urbano. É forçoso concluir que os problemas de moradia para o operariado, para outros grupos de baixa renda, desempregados e recém-chegados à cidade tornam-se mais frequentes e que eles sentirão de maneira mais intensa a especulação imobiliária. Mas não apenas eles, todos os cidadãos, bem ou mal empregados, puderam perceber tal valorização. Aliás, este é o outro lado da industrialização, pois muito em breve os serviços públicos e a infraestrutura urbana poderão estar muito aquém do ritmo de crescimento populacional motivado pela busca de emprego em Catalão (SILVA, 2002, p. 124).

De acordo com Guimarães e Ribeiro (2006, p. 17) “a empresa adota um padrão de organização da produção e do trabalho extremamente arcaico que, efetivamente, não exigem uma elevada escolaridade de seus operários”. O que corrobora os estudos de Lobo (2007), em que esta afirma que algumas das indústrias instaladas em Goiás (tanto do setor farmacêutico quanto automobilístico) não desfizeram o padrão taylorista-fordista, apesar da introdução de tecnologias e mudanças organizacionais exigidas pela reestruturação produtiva.

Sobre a relação da MMC com os seus fornecedores e terceirizadas, Da Silva (2010) afirma que, por não se configurar uma relação de condomínios industriais nem um consórcio modular (a exemplo de outras montadoras reestruturadas), a melhor definição para o caso é o de *Site*, ou seja, é baseada numa relação menos complexa e de menor dependência em relação à montadora no desenvolvimento de componentes e serviços dos fornecedores. As razões se devem pelo pequeno volume da produção da MMC, ao fato de a maioria das empresas fornecedoras serem multinacional e revenderem para outras montadoras, impedindo a exclusividade do fornecimento e, conseqüentemente, o poder de barganha da MMC.

De acordo com a autora, a relação da MMC com os fornecedores inserem Catalão numa rede complexa, em nível local, regional, nacional e internacional. A empresa conta com uma rede de 150 fornecedores, a maioria multinacional que se concentram na região Sul e Sudeste do Brasil, em cidades com tradição industrial. Os fornecedores internacionais que a empresa importa componentes são exclusivamente do Japão e da Tailândia, locais onde o grupo Mitsubishi desenvolve esses componentes, como, por exemplo, caixa de câmbio, motor, componentes eletrônicos, etc.

É de se compreender que a questão do transporte desses componentes torna-se central para a MMC por duas razões: o custo e o tempo de espera. O transporte dos produtos importados chega ao Brasil pelo porto de Santos (SP), em contêineres de uma multinacional, que repassa a outra multinacional para a entrega em Catalão. O transporte dos componentes produzidos no Brasil é concentrado numa empresa em São Paulo especializada em Centro de Coleta e Distribuição. Essa centralização reduz o custo e o tempo do transporte que cada fornecedor teria que realizar isoladamente.

A empresa conta com 3 níveis de fornecedores, classificados pela autora como “Fornecedores de Primeira Linha”, “Subfornecedores” e de “Terceiro Nível”. Os primeiros são também conhecidos como “sistemistas” por venderem sistemas de peças completos. Os segundos são produtores de peças e componentes que fornecem para os “sistemistas”. E os terceiros são empresas que fabricam peças mais simples e/ou produtores de matérias-primas.

Sobre o relacionamento do processo produtivo da MMC com sua rede de fornecedores, Da Silva afirma que:

[...] a montadora MMCB atua de forma direta na linha de produção, cuja maioria dos trabalhadores que executam a montagem dos automóveis são da MMCB. A mesma possui apenas três fornecedores instalados dentro da área de sua planta industrial (*Site*), MVC Componentes Plásticos Ltda. (encaixa na conceituação de condomínio industrial), DuPont do Brasil S.A. e a Weldmatic Automotive Ltda. (enquadra na definição de consórcio modular). A primeira possui planta industrial totalmente separada da montadora, fornecendo apenas componentes plásticos e não possui funcionários atuando na linha de produção. A segunda possui quatro funcionários que atuam na supervisão de qualidade do setor de pintura e, a terceira tem estrutura predial separada e realiza o processo de soldagem das partes como: carrocerias, laterais, assoalho dos veículos Mitsubishi. Esta empresa tem funcionários próprios (DA SILVA, 2010, p. 213).

Temos na pesquisa apresentada por Da Silva (2010) uma clara descrição do processo de montagem que ocorre na MMC, que resumiremos a seguir, juntamente com informações obtidas nas observações e conversas informais. Um elemento central da produção é a presença da Tecnologia da Informação (TI) como instrumento de gerenciamento da linha de montagem, no que diz respeito as variações da produção e ao controle do tempo. É utilizado na empresa um *software* que emite, do setor de seletividade, uma ordem de produção (ordem de serviço) vinculada ao número do chassi. São dados impressos numa folha que acompanha o veículo durante todo o processo de montagem, com dados sobre o tipo do veículo (entrada na produção, cor, opcionais, peças usadas com os respectivos preços de custo, etc.), processos e peças, separados por estação de trabalho. A intenção da empresa em utilizar esse *Software* é exatamente apressar o ritmo da produção para que a eficiência produtiva, estipulada pela gerência, seja cumprida através de comandos visuais. Além da redução de custos com burocracias desnecessárias nos setores de controle.

O processo de montagem pode ser dividido em 6 etapas com diversos momentos cada uma. A primeira é a *soldagem* das partes e *montagem* dos componentes. Na MMC é feita a soldagem do chassi que é levado até a Weldmatic³³, onde é realizado montagem da estrutura do assoalho (importada), das laterais e da carroceria ou do chassi, de acordo com o modelo, com sublinhas de montagem no apoio das 3 principais. O ritmo nas linhas e sublinhas de

³³ Empresa sediada junto a MMC, que comporta as linhas de montagem de chassi (*body shop*) (DA SILVA, 2010).

montagem é controlado pelas esteiras mecânicas, que continuamente prossegue os componentes de acordo com o ritmo pré-estabelecido.

Depois desse processo o veículo volta para a MMC, onde é feita a segunda etapa de *pintura* do veículo. Essa etapa ocorre em 8 momentos: 1) Pré-tratamento, com 2 desengraxe, refinador, fosfatização e passivação (descanso); 2) Processo de pintura *e-coat*³⁴, com emersão em tanques de produtos químicos; 3) Retirada do excesso do *e-coat*, com *sprays*; 4) Processo de cura do *e-coat*, com 20 minutos a uma temperatura de 160°; 5) Processo de calefação e lixamento do *e-coat*; 6) *Primer*, aplicação de produtos da empresa terceirizada, com o processo de cura e lixamento; 7) Pintura do *basecoat*, onde se dá a cor ao carro, aplicação de verniz e cura; 8) Polimento. Essa etapa acontece em uma estrutura separada dentro da MMC, com rígido controle de acesso, onde funcionários da terceirizada Tech-Flex fazem a aplicação do produto, a terceirizada DuPont faz a validação e a MMC o controle de qualidade.

A terceira etapa é a *seleção* de modelos, realizada ainda na MMC, de acordo com a programação de modelos e versões dos veículos que, por sua vez, depende dos pedidos feitos pelas concessionárias.

De acordo com o modelo e a versão que o veículo será montado, ele é transportado via elevador para a 4 etapa: a das *submontagens*. Então, os chassis seguem em 3 linhas paralelas: 1) no de cabine monta-se a parte elétrica, isoladores de teto e chicotes nas portas, motor e teto, borrachas da porta, tubulação de freios, painel, vidros, retrovisores, pára-choque, etc.; 2) do chassi, onde se anexa o motor em um galpão separado, os sistemas de transmissão e suspensão do veículo e o conjunto de rodas e pneus³⁵; 3) e de caçambas, onde são instaladas as trancas das portas traseiras, pára-lama, adesivos, lanternas, protetor de caçamba, etc.

A quinta etapa é a *linha final*, onde anexa a cabine ao chassi, mediado por um sistema de transporte de elevação (guindaste), além de componentes como carpetes, forro de portas, filtros e radiadores no motor, bancos (com linha de montagem em galpão separado), a união com a caçamba, impressão do número do chassi nos vidros, borrachões laterais e injeção de líquidos no motor (sob inspeção da MMC).

A sexta etapa é o *controle de qualidade*, composta por 4 momentos: 1) na cabine de *roll-test* é aferido aceleração, potência, sistemas de freios e transmissão, etc.; 2) *Fay* ou processo de vistoria geral do veículo, onde são detectados as falhas por processo e enviado à equipe responsável pela falha para reparo (re-trabalho), que reenvia para nova vistoria da *Fay*;

³⁴ Processo físico-químico que tem por finalidade preparar a peça metálica para a pintura, aplicando-lhe uma proteção anticorrosiva.

³⁵ Serviço prestado por terceirizada.

3) Teste D'Água, com jato de água simulando efeitos da chuva, para detectar infiltrações; 4) Pista de teste da MMC, onde são realizados teste de direção, arrancadas, estabilidades e desempenho aerodinâmico.

Após essas etapas encerra-se o processo de montagem. Entra em cena o pessoal do setor administrativo que regulariza o veículo aos órgãos governamentais, com serviços burocráticos (nota fiscal, licenciamento, etc.). E, por último, o veículo segue para o pátio da montadora e, conforme a demanda, segue novamente para o pátio das duas transportadoras instaladas na cidade que prestam o serviço de transporte até as concessionárias em todo o país.

Há funcionando na empresa também o setor de nacionalização de importados, em um galpão a parte, onde são realizadas algumas adaptações nos veículos, como a troca de pneus, manuais em língua portuguesa, couro nos bancos, opcionais, pára-choques, faróis, etc.

Na foto 1, abaixo, temos uma visão ilustrativa da linha de montagem: ao centro, operários, ferramentas e veículos já na fase final da montagem; nas laterais, alguns estoques de componentes dos veículos:

Foto1 – Linha de montagem da MMC em Catalão



Fonte: Mitsubishi In. *Revista Futuro Profissional* – Revista de divulgação do Senai de Goiás, Goiânia, Ano 2, n. 9. Jul 2005, p. 11.

Com cada operário desempenhando varias funções, o ritmo da produção permite que a cada 4 minutos e 25 segundos seja produzido um carro. O que dá para produzir 14 carros por hora e até 110 por dia, de acordo com o ritmo. Mesmo quando os pedidos aumentam é mantido o número de operários, onde ocorrem ritmos mais intensos de produção. A cada 20 operários fixos existe um multifuncional como supervisor, que lidera a equipe. E a cada grupo de 80 operários há 1 supervisor geral que, com o auxílio de outros operários multifuncionais (líderes de grupo), vistoriam os processos antes de passarem pelo controle de qualidade. As funções desses operários multifuncionais vão desde reduzir o tempo e a frequência de idas ao banheiro pelos operários, como efetivar reuniões matinais, cobrir operários que faltaram, resolver qualquer problema na produção e mediar a relação entre operários e supervisor geral (DA SILVA, 2010).

Além do controle de qualidade, outra pressão vem dos próprios trabalhadores, uma vez que alguns operários preferem ritmos mais elevados, enquanto os supervisores cronometram o tempo de produção de cada equipe e estudam sua variação. O risco do desemprego também está presente quando sobra alguém nas linhas de montagem, devido ao acúmulo de funções ou baixa na demanda.

Temos em Marques³⁶ e Avelar (2010) uma análise interessante sobre os reflexos dessas pressões na intensificação do trabalho, e como esta se reflete em doenças ocupacionais nos operários da MMC. Os autores alegam que a gerência de produção pressiona os operários para não haver re-trabalho, entendido como um custo desperdiçado. E quando há a necessidade do re-trabalho o mesmo é feito em horário extra da equipe responsável pelas falhas.

Mesmo no horário regular de trabalho há uma série de movimentos e posturas que afetam a saúde do trabalhador, fundamentalmente nos ombros, braços e coluna, uma vez que boa parte do trabalho é manual, fundamentalmente nas transições onde se usam os guindaste e elevadores e no encaixe dos componentes mais pesados.

Disso decorrem os processos na justiça do trabalho abertos pelos operários contra a empresa:

[...] Seguindo essa linha de raciocínio, é notória a existência de vários processos contra a montadora *Mitsubishi* que não se responsabiliza pelos acidentes, de vez que, segundo consta no *site* da vara do trabalho encontra-se tramitando onze processos sem mencionar os que já foram julgados ao longo

³⁶ O autor em destaque, além de ser pesquisador da área de Geografia (UFG/CATALÃO), tinha sido, há tempos atrás, operário da MMC, o que faz com que sua opinião tenha um valor heurístico singular.

da existência da indústria na cidade de Catalão (GO). A empresa contrata médicos e advogados para contradizer os trabalhadores. Além disso, a falta de reconhecimento da questão, como acidente de trabalho, retira dos trabalhadores vários direitos e, ainda, danos à saúde do trabalhador difíceis de ser curados, segundo médicos especializados. Produzem um trabalhador ainda muito jovem, mas permanentemente *descartável* (MARQUES; AVELAR, 2010, p. 74).

A explicação dessa postura por parte da empresa está no fato de que uma vez que os operários entram com recursos, junto ao INSS, alegando acidente ou doença adquirida no trabalho recebem boa parte dos benefícios para que cuidem dos problemas desenvolvidos dentro da empresa³⁷. Na perspectiva da empresa isso significa dois custos, ou seja, no respeito ao direito de estabilidade de 1 ano, estabelecido por lei, e onerando as despesas com elevação da contribuição fiscal ao órgão, em função do aumento do índice de acidente de trabalho. É nesse sentido que os operários se tornam *descartáveis* para a empresa e, muitas vezes, para a sociedade quando encontram dificuldades de se reempregar, em virtude das doenças e limitações de movimentos físicos adquiridas durante a produção da MMC.

A empresa fornece um plano de saúde ao trabalhador, que é estendido aos membros familiares. Marques e Avelar (2010) desconfiam que isso seja mais um instrumento de controle da empresa sobre o trabalhador, uma vez que as doenças prejudicariam a produtividade daqueles que não necessitam de afastamento, uma vez que a empresa não contrata substitutos nem dispõe de um excedente de pessoal. Os afastados aumentariam os custos na sua reposição, no pagamento dos benefícios e no custo do novo operário contratado para a vaga.

3.3.2 - Qualificação e Treinamento

Uma vez que a força de trabalho na MMC é, em sua maioria, composta por jovens entre 18 e 29 anos com pouca experiência profissional a formação e aperfeiçoamentos são constantes. O setor industrial em Goiás conta com duas instituições de porte relevante que

³⁷ Outra informação: o chefe do INSS em Catalão é ex-funcionário da MMC e não é raro a suspeita de que haja algum tipo de bloqueio em afastar por acidente de trabalho. Afirmo também que os médicos que atendem dentro da empresa, e que são responsáveis pelos primeiros atendimentos e classificação dos tipos de doenças, são negligentes em função de acordos com a empresa, a ponto de serem, muitas vezes, acusados de “açougueiros” pelos operários (SINDICATO..., ano 7, ed. 65. mai. 2011, p. 7).

desempenham essa função: a Universidade Federal de Goiás e o SENAI, ambos com campus e sede regional em Catalão, respectivamente.

Em entrevista divulgada em um dos periódicos do Sistema FIEG o reitor da UFG, Edward Madureira Brasil, afirma que a instituição desenvolve um planejamento de expansão que atende as demandas produtivas locais. E que, no caso do campus de Catalão, as maiores demandas são por cursos superiores de Engenharia de Minas (para a extração e beneficiamento de minérios) e Engenharia da Produção (para a produção do setor automobilístico (O DESAFIO..., 2007, p. 12-16).

O SENAI possui 10 unidades espalhadas pelo Estado de Goiás, onde atende à iniciação profissional (estagiários), formação técnica e aperfeiçoamento profissional, oferecidos mediante convênios com as principais indústrias e prefeituras. A unidade do Senai foi instalado em Catalão no ano de 1988 com cessão de terreno da prefeitura. Até 2005 tinha formado 10.980 trabalhadores, segundo levantamento de Mendes (2007). Na unidade de Catalão o público masculino concentra-se nos cursos voltados para a fabricação de mercadorias; enquanto o público feminino volta-se, em sua maioria, para as áreas químicas, costura industrial e serviços administrativos. No conjunto, atente basicamente a microrregião, sendo o município de Catalão local de moradia para 89,09% dos alunos.

No setor automobilístico a instituição do Sistema “S” em Goiás tem parceria com as empresas Mitsubishi e John Deere em Catalão e, mais recentemente, Hyundai em Anápolis, além da Ford que transferiu em 2005 o seu centro de treinamento do Rio de Janeiro para o SENAI de Goiânia. A parceria com a Ford iniciou em maio de 2005 com a expectativa de formar até 420 técnicos naquele ano, em cursos de duração de uma semana. Os cursos se destinam aos operários da produção automobilística e aperfeiçoamento do pessoal das concessionárias e frotistas (MECÂNICA AUTOMOTIVA..., 2005, p. 10). O SENAI é o responsável pela formação da força de trabalho na Mitsubishi e Hyundai. Em 2008 a instituição capacitou mais de 780 trabalhadores para a Hyndai, entre mecânicos, pintores, eletricitistas, eletrotécnicos e técnicos em segurança do trabalho (SESI-SENAI, 2010).

Ao longo dos anos o Senai tem se aperfeiçoado e ampliado sua capacidade de formação, mediante os convênios e parcerias com as empresas e também com as prefeituras. Todas as unidades do Estado receberam reformas e ampliações em 2007, onde as empresas que mais se beneficiarão foram dos segmentos de manutenção industrial, gráfico, químico, mineração, sucroalcooleiro e construção civil.

Em Catalão, até o ano de 2008 tinha-se formado no Programa de Capacitação Profissional cerca de 600 trabalhadores e outros 400 estavam cursando em 2009. Em 2009 o

convênio com a prefeitura foi renovado por mais 4 anos. Na ocasião da renovação o gerente de produção da John Deere concedeu entrevista em que elogia a formação para o capital, realizada pelo Senai, que atende às necessidades produtivas do mercado:

A instituição qualifica profissionais de acordo com o perfil demandado pelo mercado, por isso absorvemos a maioria da mão-de-obra formada pelo Senai, investimos na capacitação de nossos recursos humanos, além de mantermos parcerias em ações de educação profissional voltadas para qualificação de portadores de necessidades especiais e de jovens aprendizes (MAIS CAPACITAÇÃO..., 2009, p. 15).

Em 2011, em outra solenidade de renovação de convênio, agora com a MMC, o Senai ganhou 2 automóveis da empresa (um Pajero Dakar e um TR4) para fins didáticos, com o intuito de ampliar a oferta do curso em educação profissional para os funcionários da empresa. O principal curso oferecido pelo Senai³⁸ aos funcionários da MMC é o Curso Técnico em Processos Integrados de Produção de Automóveis, na cidade de Catalão.

De acordo com o Senai:

A programação tem duração de 1.600 horas, incluindo estágio supervisionado. O objetivo é habilitar profissionais cujo trabalho envolverá planejamento, coordenação, pesquisa e execução em linhas e células de produção automobilística, com atividades relacionadas aos processos e métodos de fabricação e montagem de componentes e de veículos em instalações de controle e produção de processos integrados automobilísticos (HABILITAÇÃO..., 2005, p. 11).

Durante o decorrer do curso o aluno vai recebendo certificados de vários níveis técnicos, de acordo com os módulos componentes da grade curricular. No primeiro módulo o aluno fica habilitado como montador; no segundo como analista da fabricação e montagem automobilística e; ao final do estágio, como técnico em processos integrados de produção automobilística. Há, portanto, uma relação de troca entre o Senai e as empresas, tanto de recursos quanto de determinantes da formação profissional. Percebe-se que os níveis de habilitação seguem os padrões organizacionais da empresa, que subdivide os postos de produção entre os operários, operários multifuncionais e supervisores gerais.

Os cursos na área de supervisão, que também são absorvidos pelas indústrias, visam capacitar o aluno aos planejamentos, avaliações e competitividade da rotina empresarial. O

³⁸ O Senai também oferece cursos técnicos de eletricista, mecânico, soldador e contábeis, em parceria com o sindicato da categoria (SIMECAT EM PARCERIA..., 2010, p. 8).

curso é estruturado em três fases: 1ª fase: ensino correto de um trabalho; 2ª fase: relações humanas no trabalho; 3ª fase: melhoramento de métodos de trabalho (MENDES, 2007, p. 84).

A intelectualização, como forma de trabalho abstrato, que é exigida de forma extensa e intensa no cotidiano dos supervisores, atendem ao processo de conscientização das dinâmicas capitalista que se desdobram na ética do trabalho, na contingência de conflitos e integrações excessivas no trabalho, além da busca pela eficiência da produção (métodos) e do trabalho (ritmo e velocidade). Uma vez que o curso é oferecido de acordo com as necessidades das empresas, podemos pensar que esses três elementos presente na estrutura do curso de supervisores formam os pontos centrais do processo produtivo sob a perspectiva da lucratividade e produtividade do capital.

Os preços cobrados pelos cursos estão acima das capacidades da maioria das pessoas interessadas da região, o que acentua o número de pessoas em serviços precarizados e na informalidade. Este fator acaba contribuindo com a redução do preço da força de trabalho em Catalão. Para se ter uma noção, cerca de 80% dos trabalhadores da MMC receberam no ano de 2002 até 5 salários mínimos. Enquanto 73% dos trabalhadores do mesmo seguimento produtivo na Região Metropolitana de São Bernardo receberam acima de 10 salários mínimos. Esses índices se estabeleceram mesmo com o nível de escolarização de Catalão estar acima da média nacional, com 68% da força de trabalho já ter concluído o ensino médio (MENDES, 2007; GUIMARÃES; RIBEIRO, 2006).

Além dos cursos oferecidos aos operários da MMC, o SENAI abre à comunidade de Catalão vagas de cursos de 40 horas de iniciação profissional da MMC, constando temas sobre o que é a produção, objetivos, metas e produtos da empresa, facilitado pelo laboratório, equipamentos e produtos da mesma.

Em síntese, a função desempenhada pelo Senai em Catalão é uma, dentro outras, mediações entre capital e trabalho. A posição tomada pelo Senai demonstra ser a de instrumentalizar o capital nas adequações exigidas do trabalhador. Sua ação caminha em duas direções: 1) na destreza, habilidade e agilidade no processo produtivo (instrumentos e movimentos de trabalho); 2) e na legitimação dos interesses industriais, como um auxiliar do progresso, quando atende as exigências das empresas sobre qualificação, polivalência, flexibilidade e intelectualização do trabalhador.

Ao mesmo tempo em que o Senai representa condição *sine qua non* de empregabilidade, por meio da qualificação técnica e profissional exigida no mercado competitivo de emprego, ele forma desempregados qualificados, pois o número de suas turmas são maiores do que a absorção das empresas/parceiras. Essa força de trabalho

qualificado excedente disponível ao capital, reduz o poder de negociação dos trabalhadores empregados, que sofrem ameaças ou inseguranças de desemprego. O que acaba contribuindo para a precarização e intensificação do trabalho, conforme vimos acima.

3.3.3 - Relações Sindicais

Buscaremos compreender os significados do movimento sindical para a produção na MMC. Partindo da compreensão de que a falta de tradição do movimento em Catalão foi um dos principais atrativos da empresa, a pergunta que se faz é qual a tradição que se criou nesses quase 14 anos de existência da empresa.

A partir da instalação da empresa em 1998, as negociações sindicais podem ser dividido em 2 momentos. No primeiro, antes de 2004, a empresa negociava com a Federação dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e Material Elétrico do Estado de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Rondônia e Distrito Federal (FETIMGO), com sede em Brasília, e com o Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado de Goiás (SIMELGO), com sede em Goiânia, ambos filiados a Social Democracia Sindical (RIBEIRO; CUNHA, 2007).

Mas, desta vez, o próspero intercâmbio de Catalão com Goiânia e Brasília, sempre anunciados, não deram muitos resultados. De acordo com Ribeiro e Cunha (2007) alguns trabalhadores manifestaram a percepção de estarem insatisfeitos com a representação irrisória que eles recebiam em Catalão, onde a FETIMGO mantinha um escritório com apenas uma funcionária nas homologações da categoria com a empresa. Somando-se a isso o aumento do descontentamento com a rotina fabril por parte dos operários, que reclamavam da monotonia e intensos ritmos em extensas horas de trabalho, excedendo às 44 horas semanais (inclusive trabalho aos sábados e domingo, quando a empresa passava por uma expansão), em 2004 foi fundado o Sindicato dos Metalúrgicos de Catalão (SIMECAT) como o mais novo representante da categoria em Catalão, dando início há um segundo momento nas negociações coletivas.

De acordo com os autores:

Em Catalão, no período de instalação da MMC, não existia um sindicato de trabalhadores metalúrgicos. De início, os trabalhadores foram representados

pelo Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico no Estado de Goiás (com sede em Goiânia) e pela Federação dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e Material Elétrico do Estado de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Rondônia e Distrito Federal (com sede em Brasília). No entanto, esses representantes não se revelaram comprometidos com seus representados. Em meio ao clima de descontentamento dos trabalhadores com seu trabalho, marcado por repetição, pressão, esforço físico e ausência de mobilidade ocupacional, foi criado, no fim de 2004, sobretudo pelos trabalhadores da MMC, um sindicato dos trabalhadores metalúrgicos, que também iniciou uma trajetória de luta pelos interesses de sua base, rejeitando até o Banco de Horas (RIBEIRO; CUNHA, 2007, p. 150).

Na pesquisa realizada pelos autores, verificou-se que na época da fundação do SIMECAT houve nove reuniões com até 14 pessoas. No custeio das burocracias e assessoria jurídica esses trabalhadores contaram com a ajuda de um vereador da cidade, do SIMELGO (que exigiu, em contrapartida, a filiação do SIMECAT junto a Força Sindical, central que o sindicato de Goiânia também é filiado), e apoio da CUT, no momento da aprovação do registro sindical.

No início a empresa preferiu menosprezar a influencia do novo sindicato, não negociando com ele até 2005, quando foi obrigada a aceitar o registro sindical sob medida judicial. Também impediu a entrega de panfletos do sindicato em todo o pátio da empresa, expulsando os sindicalistas (RIBEIRO; CUNHA, 2007).

Analisando que em 2008 o sindicato contava com 28% da categoria na cidade, e 68% dos filiados eram funcionários da MMC, os autores fazem um balanço positivo sobre a criação do SIMECAT. Afirmam que aquela ausência de tradição sindical começa a ruir e procuram demonstrar³⁹ esse fato com a não aceitação da vigência dos termos do Banco de Horas da MMC, na negociação coletiva em 2004.

Porém, como os próprios autores constataram em sua pesquisa, os resultados dessa resistência não foram totalmente favoráveis aos trabalhadores:

[...] Com a recusa dos dirigentes sindicais quanto aos termos do Banco de Horas, a extensão da jornada de trabalho pela MMC além do horário normal

³⁹ Outro argumento utilizado pelos autores é a sindicalização dos trabalhadores como forma de atitude para se organizar. Como a representação sindical não é nosso objetivo principal não aprofundaremos nessa discussão. Mas seria interessante pensar se a sindicalização não seria uma atitude para deixarem outras pessoas organizarem os trabalhadores. A novidade do SIMECAT talvez fosse que, a partir da sua presença, o conjunto dos trabalhadores teria a regulamentação do seu trabalho mediada por pessoas de Catalão e não mais de Goiânia e Brasília. Mas permaneceriam muito distantes de terem uma atitude para se (auto)organizar, o que de fato seria um avanço na resistência ao sistema capitalista que é vivido por eles na intensidade e extensão da produção na MMC.

passou a ser paga como hora extra. A reação da empresa foi reduzir o trabalho, sobretudo aos sábados e domingos, e criar o departamento de cronometragem, que resultou em elevação da montagem diária do número de carros: de 54 unidades, em julho de 2004, para 74, em janeiro de 2005. Nas negociações do acordo coletivo de novembro de 2005 entre o SIMECAT e a MMC, houve nova rejeição ao Banco de Horas (RIBEIRO; CUNHA, 2007, p. 49).

De 2004 até 2008, a convenção coletiva foi elaborada entre o SIMECAT e a MMC, Weldmatic, RCM⁴⁰ e HPE⁴¹. A partir de 2009 a produção da HPE foi incorporada pela MMC e a empresa foi fechada, além da Weldmatic negociar separadamente com o sindicato, após uma de suas duas unidades em Catalão também ser incorporada à MMC (que já se localizava nas instalações da contratante).

A tabela 14 apresenta a variação do piso salarial, do reajuste, do auxílio alimentação e da participação nos lucros ou resultados, entre o período de 2009 e 2012. A seleção do período se deu em virtude da disponibilidade dos respectivos documentos no sítio eletrônico do SIMECAT. Percebe-se que à medida que o piso salarial aumenta, diminui o índice de reajuste. No acordo de 2009, ficou acordado que, a partir do mês de novembro, nenhum trabalhador da Weldmatic poderá ganhar menos do que é pago pela MMC. Em 2010 o acordo sobre o reajuste de salário foi considerado o melhor da categoria no Brasil⁴². Dessa forma, os níveis salariais mínimos entre as empresas inseridas no processo produtivo da Mitsubishi confirmaram a tendência de equiparação salarial, de benefícios e direitos (incluindo a MMC e suas prestadoras de serviços). Em 2010, o sindicato conseguiu na justiça o direito ao pagamento do adicional de periculosidade retroativo aos funcionários ativos entre março de 2001 e dezembro de 2003⁴³.

⁴⁰ Empresa prestadora de serviços para a MMC na área de limpeza e manutenção (AMORIM, 2011).

⁴¹ Empresa pertencente aos diretores da MMC e é responsável por desenvolver produtos pra mesma (AMORIM, 2011).

⁴² Cf. CAMPANHA SALARIAL..., 2010, p. 1.

⁴³ Cf. SIMECAT CONQUISTA..., 2010, p. 4.

Tabela 14 – SIMECAT: termos das Convenções Coletivas de trabalho (em R\$), de 2009 a 2012

Cláusula	Empresa	2009	2010	2011	2012
Piso Salarial ⁴⁴	MMC	772,00	837,00	921,00	1.113,00
	RCM	706,00	765,00	921,00	1.113,00
	Weldmatic	706,00	837,00	921,00	1.113,00
Reajuste (%)	Todas	20,26	8,30	10,10	10,00
Auxílio Alimentação	Todas	111,00	120,00	150,00	200,00
PLR ⁴⁵	Todas	883,00	1.150,00	1.500,00	1.500,00

Fonte: Acordos coletivos SIMECAT 2009, 2010, 2011 e 2012 (Compilado e adaptado pelo autor).

Sobre o escopo temático de direitos e deveres mútuos das cláusulas dos acordos coletivos, entre a MMC e o SIMECAT, Amorim (2011) destaca o aumento de cláusulas sobre os temas “recrutamento e contrato de trabalho” (que entre outras coisas regula a vigilância eletrônica⁴⁶, a prestação de serviços fora da empresa, anotações na CTPS e adequação da nomenclatura da categoria ao CBO); e “condições de trabalho” (com destaque para a informação e treinamento sobre saúde e segurança no trabalho aos recém contratados como dever da empresa). Para o autor, uma explicação possível para o aumento do número de regulações sobre esses temas (e os decorrentes benefícios aos trabalhadores) encontra-se no bom desempenho econômico da MMC. Em função do aumento da produção, torna-se mais interessante para a empresa contratar novos trabalhadores do que pagar excessivas horas extras, o que exige maiores preocupações com os temas.

No que diz respeito ao comparativo entre as cláusulas dos acordos coletivos e a legislação estatal (que objetivam estabelecer direitos e obrigações mútuas) é significativo o número de cláusulas adicionais que acrescentam novos benefícios ou ampliam os já existentes na legislação estatal. Houve o alargamento do espectro de direitos em relação à primeira convenção em 2005.

Dessa forma, as condições de barganha coletivas tornam-se favoráveis aos trabalhadores. Mas a efetivação dessas condições encontra-se restringida à etapa inicial do

⁴⁴ O piso salarial tem uma variação em relação ao pessoal contratado com menos de 3 meses e o pessoal com mais de 3 meses. Os dados aqui presente correspondem aos com mais de 3 meses, ou seja, efetivados após o contrato de experiência.

⁴⁵ PLR: Participação nos Lucros ou Resultados.

⁴⁶ De acordo com a convenção coletiva, o uso de câmeras de filmagem instaladas pela empresa deve servir exclusivamente para proteção pessoal e patrimonial, e não para a disciplinarização do trabalhador. Intenção a ser confirmada na prática cotidiana da empresa.

poder de barganha adquirido pelo mediador nos acordos com a empresa, ou seja, o SIMECAT:

[...] o cenário macroeconômico influencia positivamente o poder de barganha do trabalhador. Neste sentido, verificam-se dois pontos de intersecção entre cenário econômico e negociações coletivas. O primeiro diz respeito à época de instalação da MMC em Catalão e da realização do primeiro acordo entre essa empresa e o SIMECAT. A recuperação do crescimento econômico e o bom desempenho do setor automobilístico a partir de 2004 foram ao encontro com a expansão da produção e do emprego vigentes na empresa. Observa-se o mesmo cenário nos anos de 2009 e 2010. Isto significa dizer que, considerando-se as limitações de oferta de trabalho em um município do tamanho de Catalão, um maior poder de barganha dos trabalhadores poderia ser induzido, cujo desdobramento estaria no resultado das negociações. Contudo, apesar de um contexto econômico favorável, a partir de 2009, não se observa um fortalecimento expressivo do poder de barganha dos trabalhadores, uma vez que as cláusulas adicionais não ultrapassaram os patamares alcançados em 2005 (AMORIM, 2011, p. 122).

Fato evidente de força do poder de barganha do sindicato foi a redução da jornada de trabalho como cláusula de acordo de negociação⁴⁷. Em 2010 ficou acordada a redução de 44 horas para 43 horas semanais, e em 2011 para 42 horas semanais. Porém, em 2012 a cláusula sobre a redução da jornada apresentou outra descrição. Nela afirma-se que “*a adequação da implementação da redução de 2 horas, relativas as 44 para as 42 horas semanais, serão objeto de negociação a fim de atender o melhor interesse das partes*” (SINDICATO..., 2011). Essa mudança de posição presente da convenção de 2012 corrobora a tese de Amorim (2011) de que o sindicato não converteu ainda as possibilidades do poder de barganha coletivo favorável aos trabalhadores em benefícios adicionais.

A supressão da jornada de trabalho, durante os jogos da Seleção Brasileira de Futebol na Copa do Mundo de 2010, pode ser considerada como uma vitória significativa dos trabalhadores e dos sindicalistas. As três empresas firmaram acordo com o sindicato, liberando os funcionários uma hora antes dos jogos da Seleção Brasileira, na fase classificatória do torneio, que seriam repostos posteriormente. As supressões correspondentes aos dias dos jogos da segunda fase da competição estiveram condicionadas à classificação da seleção nacional para essa etapa.

É importante observar como um elemento tão significativo para a sociabilidade da maioria dos trabalhadores da MMC, como o futebol, consegue paralisar a produção, fato

⁴⁷ Cf. divulgado pelo sindicato, no dia 12 de abril de 2010 foi realizado paralisação na porta da MMC por duas horas, com apontamento de paralisação por tempo indeterminado (SIMECAT REALIZA..., 2010, p. 4).

difícilimo na lógica do capital. Mais uma vez por aqui, a “tradicional” paixão pelo futebol subverte a frieza do cálculo e eficiência produtiva capitalista. Que, por sua vez, “moderniza” essas mesmas relações sociais de produção, conforme veremos a seguir.

3.4 - O Modo de Vida em Catalão

Para finalizar, discutiremos alguns elementos que compõe o modo de vida da classe trabalhadora em Catalão a partir de duas perspectivas, que não se excluem, muito menos se encontram separadas ou coisificadas na realidade cotidiana, mas nos servem como recursos heurísticos de interpretação sociológica. Trata-se das relações sociais a partir da produção e as relações sociais a partir da vida urbana. Sobre a influência das relações sociais a partir da empresa, destacamos a importância de três instituições que engendram essas relações: o sindicato (SIMECAT), o SESI/Senai e o “chão de fábrica” das empresas conectadas no processo de produção dos veículos da Mitsubishi. Sobre as relações sociais a partir da vida urbana destacamos a sociabilidade competitiva e programada que se engendra a partir das vivências da cidade mercadoria: suas contradições, distâncias e segregações espaciais e sociais a partir de critérios de classes.

3.4.1 - A partir da produção

O SIMECAT procura vincular sua imagem próxima aos trabalhadores e seu pertencimento de classe. Para tanto, o sindicato utiliza como estratégia de aproximação e convencimento de sua importância política e atuação em prol dos trabalhadores eventos e solenidades, além de veículos de comunicação, como o sítio eletrônico (www.simecat.org.br) e o jornal “O Ferramenta” (expedido mensalmente desde 2005). Neles são veiculados matérias, opiniões, entrevistas e depoimentos que, em sua maioria, dão notícias das ações do SIMECAT.

Essas ações concentram-se basicamente em três frentes: a primeira é sobre os cursos oferecidos, que qualificam o trabalhador para o mercado de trabalho industrial ao qual o sindicato representa como, por exemplo, a parceria com o Senai, que oferece descontos nas

mensalidades e pretende atender as demandas do mercado de trabalho e cursos de formação sindical e conjuntura econômica. Além de oferecer serviços jurídicos (trabalhista e questões familiares), odontológico, corte de cabelo, fotocópia e convênios no comércio e nas prestadoras de serviços da cidade⁴⁸.

A segunda frente de atuação corresponde às ações do sindicato na mediação de atritos oriundos das funções hierárquicas autoritárias das empresas, que dota o SIMECAT de um caráter paternalista. Nessa perspectiva, o sindicato cuidaria dos interesses dos trabalhadores, em questões salariais, benefícios financeiros e jurídicos e até de condições de trabalho mais básicas como a falta de papel higiênico nos banheiros da MMC.

A denúncia feita por um operário da MMC é ilustrativo tanto das condições de trabalho como da representação que o sindicato assume junto aos trabalhadores:

Sei que parece até brincadeira, mas é a mais pura verdade. Primeiro foi a falta de papel nos banheiros. Foi preciso recorrer ao pessoal aí do sindicato para que a chefia desconfiasse aqui na empresa e fizesse o mínimo né: colocar papel para limpar o... Agora é a água suja dessa porcaria de poço que furaram aqui e temos que beber. Assim não dá. Pelo amor de Deus socorre nós aqui pessoal. Fico o dia todo lembrando daquela marchinha: Tá com sede? Olha, olha, olha a água mineral, água mineral... É brincadeira viu! (SINDICATO..., ano 7, ed. 69, set. 2011, p.6).

Na edição nº 52 do referido jornal (de junho de 2010) um operário envia mensagem parabenizando o sindicato pela decisão judicial onde a empresa pagou benefícios retroativos, referentes aos adicionais de periculosidade, referido acima. E lembra que, devido suas condições de dívidas, esse dinheiro não poderia vir em melhor hora.

O sindicato atua também nos conflitos entre os operários e o pessoal da supervisão, incluindo os operários multifuncionais que, na função quase que de sub-gerente, pressionam e intensificam o trabalho, muitas vezes de forma autoritária, criando uma tensão dentro da própria classe trabalhadora. O sindicato é chamado muitas vezes para mediar esses conflitos, defendendo a aplicação da lei e os acordos coletivos, conforme se deduz do depoimento de um trabalhador da contratada Weldmatic:

Mais uma vez quero agradecer e parabenizar os companheiros aí do sindicato pela atuação rápida e firme aqui na WELD. Esses caras que se acham acima de tudo e de todos... pensam que o trabalhador tem que ser “capacho”... que insistem em humilhar o trabalhador... Esse pessoal tem é

⁴⁸ Cf. SIMECAT. VENHA...2010, p. 4.

que se f... Não podemos aceitar que esse tipo de coisa aconteça. Nós aqui na firma estamos de olho e qualquer coisa a gente aciona os companheiros aí do SIMECAT. Um abraço e mais uma vez obrigado (SINDICATO..., ano 7, ed. 68, ago. 2011, p. 6).

E sobre a situação em uma seção da produção na MMC, outro operário agradece o sindicato pela mediação no conflito:

Companheiros do SIMECAT. Nós gostaríamos de agradecer o apoio, sabemos que nessas horas podemos contar com o SIMECAT, nós decidimos reclamar do... na área de *body shop* porque a situação está insustentável e os chefes acima deles não tomam nenhuma atitude, pois ele é outra pessoal quando está com os seus chefes e conosco ele usa “chicote”, esperamos e confiamos que isso vai acabar. Desculpe usar e-mail para divulgar esse problema em nosso trabalho, é que mesmo que eles digam que não haverá perseguições, não dá pra acreditar e precisamos do emprego. Muito obrigado pela consideração, não vamos esquecer. Equipe MNCB (SINDICATO..., ano 7, ed. 63, mar. 2011, p. 7).

Essas ações dão suporte à participação dos sindicalistas locais (SIMECAT) com entidades de outras localidades e atividades representativas (sindicatos, centrais sindicais, partidos políticos, sistema “S”, governos, etc.). Isso evidencia que a constituição da consciência de classe dos sindicalistas, enquanto representantes institucionais e corporativos, se forma na luta contra outras classes, mas também no reconhecimento de seus pares. Esse processo de legitimação social dos sindicalistas perpassa por práticas burocráticas institucionalizadas pelo movimento sindical há anos, como evidencia as inúmeras atividades solenes e formais que os representantes do SIMECAT participam e divulgam desde sua fundação, com destaque para suas relações filiais e de prestígio mútuo com a Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos (CNTM) que, junto com o SIMECAT, é filiado à central Força Sindical (atrelada aos interesses do Partido Democrático Brasileiro – PDT), além de apoio político à outros sindicatos da categoria.

A terceira frente são os momentos de ludicidade, recreação e integração. Dentre os momentos de integração política destaca-se a comemoração do Dia Internacional da Mulher, manifestações e campanhas salariais e projeto de reciclagem. Sobre a integração recreativa, o destaque é a organização do Arraiá Metalúrgico que desde 2011 faz parte do calendário do sindicato.

Sobre o evento de 2011, de acordo com o sindicato:

[...] O que chamou bastante atenção do público presente foi o carro de boi que fez a alegria da garotada, que puderam dar uma volta e sentir a emoção de ser carreiro. A Quadrilha Profissional de Goiânia “Quadrilha do Vovô” encantou todos os presentes pelo seu figurino e pela sua perfeita apresentação da tradicional quadrilha. Depois foi vez da diretoria e filiados do SIMECAT que também fizeram bonito na sua apresentação (SINDICATO..., ano 7, ed. 67, jul. 2011, p. 4).

A avaliação do sindicato sobre o 1º Arraiá Metalúrgico aproxima-se do caráter anômalo presente na sociabilidade industrial de Catalão, onde montadores de automóveis altamente tecnológicos se divertem com um meio de transporte obsoleto (em termos de eficiência produtiva) e representante de um tempo distante da história de Goiás, que é desprezadamente folclorizado. Ao mesmo tempo em que é apresentado um tipo de quadrilha “moderna”, feita por “profissionais” (linguagem capitalisticamente modernizante), onde foi possível consumir a estética das vestimentas.

O sindicato também promove a Festas do Metalúrgico, durante as comemorações do Dia do Trabalho. No evento do ano de 2010 o sindicato sorteou diversos brindes dentro da campanha de filiação, como podemos observar no anúncio do jornal “O Ferramenta”:

VEM AÍ!!! A 6ª FESTA DO TRABALHADOR METALÚRGICO. Você trabalhador que não é associado, venha para a luta, associe agora mesmo e concorra muitos prêmios. E atenção: você associado que ainda não retirou a sua carteirinha no SIMECAT, corra e pegue a sua agora mesmo. Só terá direito ao prêmio quem estiver de posse de sua carteirinha de sócio no dia do evento (VEM AÍ..., ano 6, ed. 50, abr. 2010 p. 6).

A barganha acaba interessando alguns operários em participar desses eventos. A contrapartida exigida pelo sindicato é a filiação do operário. Outros sentem orgulho de serem sindicalizados⁴⁹. A troca entre diversos brindes (entre eles veículos) por filiação demonstra o tipo de relação e atitudes de parte dos trabalhadores e do sindicato, onde a sindicalização nem sempre significa atitude ou condição para a auto-organização dos trabalhadores, traduzindo muitas vezes interesses imediatos de ambos os lados, distante daquela integração harmônica de classe, ideologicamente anunciada nas comunicações oficiais do sindicato.

Mas uma dessas atividades recreativa chama mais a atenção. Trata-se da relação imaginada entre as conquistas do sindicato nos últimos anos e o posicionamento de Deus ao lado dos trabalhadores, de acordo com a fé protestante dos diretores do SIMECAT. No dia 1º

⁴⁹ Cf. depoimento de um operário sindicalizado (SINDICATO..., ano 7, ed. 67, jul. 2011, p. 6).

de outubro de 2011 foi realizado o evento “O Trabalhador no Caminho Certo”, onde foi celebrado um culto evangélico com a presença da diretoria do sindicato, filiados, autoridades políticas e pastores da cidade de Catalão, além do já tradicional sorteio de brindes e coquetel. O peculiar nesse evento foi a manifestação religiosa dos diretores do sindicato como uma pauta de atuação no calendário oficial do sindicato, que representa não somente operários evangélicos. Um detalhe no mínimo intrigante.

Outra instituição importante no modo de vida a partir da empresa é o SESI. O órgão do Sistema “S”, atendendo às necessidades éticas e produtivas dos industriais, organiza campanhas e programas de promoção à saúde, prática esportiva e lazer recreativo para os trabalhadores da MMC. Além de desenvolver alguns projetos na cidade, o SESI realizou uma parceria com a empresa no Projeto Viva Saúde onde, segundo os dados da entidade, já “*incentivou*” mais de 300 funcionários da Mitsubishi a deixarem o consumo de cigarro, álcool e no combate à obesidade, por meio da prática esportiva (SESI SENAI, 2011, p. 64).

A empresa investe R\$ 50.000 por mês no projeto, onde subsidia a participação dos seus funcionários, e tem como retorno a motivação, a melhora na “qualidade de vida” e de trabalho dos funcionários. Os resultados do projeto são divulgados por meio da participação dos funcionários-atletas em competições; e na disposição para trabalhar, devido ao condicionamento físico e eliminação do cigarro e álcool, conforme divulgado:

O professor de educação física do SESI Charles Jones, que já treinou a equipe de voleibol da empresa de Catalão, notou a mudança de hábitos dos colaboradores. “Todos perceberam que tendo melhor qualidade de vida estarão não só se ajudando, mas sim toda a equipe. Eles jogam com mais amor à empresa”, diz. A ociosidade dos funcionários foi preenchida com o esporte. Charles ressalta que, por meio da prática de atividades físicas, os trabalhadores-atletas puderam conhecer outras pessoas, até de outras cidades, e com isso cultivam o espírito de cidadania (SESI SENAI, 2011, p. 64).

Os trabalhadores-atletas também participam dos Jogos da Mitsubishi, realizado nas dependências do SESI de Catalão. Durante vários dias os trabalhadores entram em competições esportivas, mudando um pouco a forma como é regulada a competitividade e a eficiência das equipes:

Além de perceberem ganhos na saúde, colaboradores e diretores da Mitsubishi apontam mudanças no cotidiano laboral. Wellington Gonçalves, do time de futebol de campo, define o esporte como uma forma de reunir, agregar e unir as pessoas. “Nos jogos, não há hierarquia, todos se tornam amigos, independente da idade e do cargo. Todos demonstram ter maior

satisfação e orgulho em representar a empresa ou a unidade em que trabalha”, afirma (SESI, 2010, p. 13).

Em 2010, nos jogos do SESI de Goiás, a empresa representou a maior delegação da competição. Obteve 14 pódios e ficou três vezes em 1º lugar. Também tem histórico de participação nos Jogos Nacionais do SESI e nos Jogos Mundiais dos Trabalhadores. A empresa também desenvolve projetos para as famílias dos trabalhadores em Catalão. O Projeto Ciranda vem sendo executado desde 2009 com crianças entre 3 e 12 anos e tem por objetivo levar “qualidade de vida” e diversão às crianças da região, com teatros, desenhos, brincadeiras, minissalão de beleza, etc., além de acesso à internet, leitura, saúde bucal e higienização de mãos. Evidencia-se que o conjunto de regras, supervisão e controles da racionalidade tecnológico-informacional acompanha a forma como é organizado o evento. As especializações aplicadas aos trabalhadores é também direcionada aos níveis etários em que são divididas as crianças durante o evento (PROJETO CIRANDA..., 2010, p. 20).

O “chão de fábrica” é entendido aqui como o conjunto de interações sociais dentro das empresas e departamentos que compõem o processo produtivo da MMC. Uma situação que é muito importante no modo de vida a partir do chão-de-fábrica são as relações entre os funcionários. E no processo de trabalho na Mitsubishi essas relações são permeadas por conflitos entre operários e os controladores do processo de produção.

Os atritos entre os operários e os líderes tornam claras as divergências dentro da equipe de trabalho, tendo na pessoa do operário líder de equipe um catalisador de conflitos entre o capital e o trabalho. Em depoimentos dados na coluna “Trinca Ferro”, do jornal do sindicato, podemos observar como os conflitos são engendrados. Há relatos de suspensão de dois dias para um operário multifuncional (líder de equipe) que cometeu a prática de racismo. (SINDICATO..., ano 6, ed. 54, ago. 2010, p. 7).

A maioria das queixas dos operários são sobre a forma autoritária com que o líder passa a se relacionar com os demais após a promoção à operário multifuncional. Por parte dos demais operários há o estranhamento sobre a nova postura arrogante e impositiva assumida pelo multifuncional, que passa a acelerar a produção ao máximo como forma de agradar os supervisores que os coordena, demonstrando-lhes eficiência. Alguns líderes chegam a tentar dissuadir os demais operários de irem a festas, uma vez que podem representar desperdícios e sobre-trabalho à equipe no dia seguinte.

A rivalidade e o espírito de vingança tomam conta do ambiente de trabalho que, muitas vezes, caracteriza-se pela divisão do grupo e na competitividade. Quando, após as

pressões exercidas sobre a empresa, alguns operários multifuncionais estavam ameaçados de serem demitidos, um operário se manifestou da seguinte forma:

Gostaria de falar para os meus “coleguinhas” que acham que estão por cima da carne seca, que ouvi dizer que cabeças vão rolar. Estes funcionários chamados de “multifuncionais”, “líderes” é que não fiquem espertos não pra ver no que vai dar. Têm gente que acha que assédio moral não dá em nada, mas estão muito enganados, dá até cadeia viu (SINDICATO..., ano 6, ed. 53, jul. 2010, p. 7).

E quando as demissões se efetivaram, os sentimentos de vingança e rivalidade se misturam com o de vitória e justiça:

Bem que avisamos... A saga das telas de cinema aqui na MMC chegou ao fim pré-anunciado. O primeiro a pegar vôo foi o Batman... Agora foi a vez do Pinguin... o fato é que a dupla pode permanecer unida... mas felizmente longe aqui da empresa... a arrogância, a prepotência e o puxassaquismo só levam a isso (pé na bunda)... agora quem tem que ficar esperto são seus dois comparsas lambi-botas que sobraram por aqui... Mais uma vez vai um aviso aqui diretamente da sala de Justiça: quando vcs [vocês] dois levarem o pé na bunda da empresa, não adianta pedir socorro ao sindicato. A justiça as vezes é feita... Obrigado (SINDICATO..., ano 7, ed. 63, mar. 2011, p. 7).

Além da liderança exercida pelos multifuncionais, outra postura aglutinadora de conflitos são os privilégios concedidos pela supervisão a alguns operários. Privilégios na hora da contratação (“Quem Indica”) e durante a rotina de trabalho disseminam a sensação de insegurança e de injustiça, quando critérios de competência e formação são desprezados em favor das indicações dos diretores e gerentes da produção ou das preferências pessoais dos superiores nas relações de trabalho.

Os chamados funcionários “carta branca” são operários com regalias durante o tempo de trabalho em função de sua boa relação com a supervisão. Tornam-se um problema até mesmo para o sindicato que, não raro, é chamado à intervir, como sugere esse depoimento:

Companheiros. Temos que desvendar um mistério aqui na MMC (tapeçaria) e precisamos da ajuda de todos. O fato é que aqui temos os funcionários “CARTA BRANCA”. Os “Carta Branca” são aqueles que saem na hora que querem, voltam na hora que querem, trabalham na hora que querem... são o dodói do supervisor, do multifuncional... Nós aqui da tapeçaria que ralamos o tempo todo, estamos revoltados com essa situação. É preciso que isso

mude e queremos que o sindicato nos ajude nessa luta. Estamos aguardando heim. Um abraço a todos (SINDICATO..., ano. 6, n. 57, nov. 2010, p. 3).

A relação dos operários no que diz respeito a militância no movimento sindical também é outra fonte de atritos, conforme pode observar no depoimento abaixo:

Pessoal. Eu fico com raiva de mais dessas coisas. Aqui na empresa tem um puxa-saco que gosta de entregar os companheiros que querem lutar por conquistas para todos. O cara fica fazendo fuxico com os chefes. É um verdadeiro traíra. Quero falar para os meus companheiros que a gente tem é que lutar sim por nossa PLR e por um reajuste digno. Esse safado que vá pro... (SINDICATO..., ano 6, ed. 56, out. 2010, p. 7).

Percebe-se que há um sentimento de propriedade sobre as conquistas de benefícios coletivos, por parte daqueles que militam no movimento sindical. É como se esses benefícios tornassem patrimônio exclusivo do movimento sindical e que não pode ser compartilhado com aqueles que, por uma razão ou por outra, não se envolveram diretamente nas atividades do sindicato.

Uma vez que os indivíduos da classe trabalhadora não se agregam por osmose, ou seja, sua solidariedade e consciência das lutas contra outras classes precisam ser engendradas, a fundação do SIMECAT teve por objetivo manifesto a união de forças em prol da classe como um todo na defesa e ampliação de benefícios contra a MMC. Mas percebe-se que, no decorrer dos enfrentamentos e institucionalização da representatividade, a legitimação da militância sindical termina por reproduzir a situação que estava originalmente estabelecida: o distanciamento da solidariedade enquanto prática e a fragmentação da classe trabalhadora. Só que agora esse conteúdo é revestido por outra forma: o distanciamento social dos indivíduos mediados pela representação sindical.

As precárias condições de trabalho são agudas fontes de irritações e são sentidas pelos operários como um desprestígio por parte da empresa. Um trabalhador denuncia que enquanto a água da recepção e diretoria da MMC é límpida e mineral, a disponível para o uso dos funcionários é suja. Outro fator é o transporte que conduz os operários da microrregião até a empresa. Em um vídeo publicado no site do sindicato alguns operários conseguem filmar, de dentro do ônibus, a parte de traz pegando fogo, o que demonstra a falta de interesse da empresa pelos seus “parceiros”⁵⁰.

⁵⁰ Cf. ÔNIBUS QUE TRANSPORTA..., 2012.

Um depoimento sobre outro episódio envolvendo o transporte dos trabalhadores corrobora as imagens do vídeo:

Outro dia após mais uma dura jornada de trabalho, como de costume pegamos o ônibus rumo às nossas casas. Olha, parece até brincadeira, mas na hora de parar: cadê o freio Zé... Tivemos que saltar do ônibus em movimento. Tem lógica uma coisa dessas? O motorista ia reduzindo a marcha até diminuir a velocidade e pronto, tinha que pular. Quero dizer pro pessoal aí do Sindicato dá um jeito nessa situação desses ônibus velhos que transportam o pessoal. A empresa está colocando nossa vida em risco. Crio que já chegamos ao fim do poço. Não culpamos o motorista, pois ele é um trabalhador como nós. Aproveito para parabenizar a habilidade do mesmo. Mas uma coisa é certa, nem ele (o motorista) e nem nós (passageiros) podemos embarcar nesse pau velho (SINDICATO..., ano 6, ed. 48, fev. 2010, p. 7).

O descuido por parte dos médicos que atendem dentro da empresa é mais uma situação onde o operário vivencia a insegurança e até mesmo o risco de complicações por falta de atendimento adequado. Apesar do juramento médico de zelar pela saúde de seu paciente, um operário afirma que: *“parece que o nosso médico aqui já se esqueceu disso há muito tempo. Sai um açougueiro e entra outro. Assim não dá... queremos respeito”* (SINDICATO..., ano 7, ed. 65, mai. 2011, p. 7).

Esses sentimentos de injustiça, desrespeito e risco fomentam a precarização do trabalho na montadora. Somando-se a isso os baixos salários, as preocupações dos trabalhadores têm de perpassar em garantir o emprego, mesmo que precário, intenso e injusto, e garantir algumas suadas e penosas “extravagâncias” na vida da família operária, tal qual nos sugere o depoimento abaixo:

Parabéns por mais essa vitória na Campanha salarial desse ano. Já falei pra esposa que esse fim de ano vai ser melhor do que os anteriores. Com fé em Deus vou pagar as contas e estou até pensando em uma nova lua de mel (hehehe). Pra criança o presentinho de natal vai ser melhor também. É isso aí galera do SIMECAT! Obrigado por tudo e pra finalizar: esses puxa saco aqui da empresa não deveriam receber é nada, afinal na hora do vamos ver os safados caem fora. Agora na hora do mel são os primeiros a lambuzar a boca. Ehhh cambada (SINDICATO..., ano 7, ed. 71, nov. 2011, p. 6).

Procurou-se com a discussão dessa série de espaços e momentos de relações sociais levantar elementos que apontem para as repercussões do processo de trabalho na vida cotidiana dos operários na Mitsubishi. Podemos pensar que os atritos, as pressões, os riscos e

as injustiças não ficam restritos ao tempo em que o trabalhador se ocupa com a produção. É comum a interação entre relações de trabalho e relações domésticas na vida dos indivíduos. O que nos chama a atenção é o tipo de interação que é engendrado. Mas para tal compreensão devemos analisar a seguir as relações sociais a partir da vida urbana de Catalão

3.4.2 - A partir da vida urbana

A configuração urbana de catalão vem sendo modificada pela presença de grandes e diversificados volumes de capitais que ocupam os espaços e impõe a lógica do lucro e da competitividade à cidade. A forma como esse capital ocupa os espaços sociais vem determinando o tipo de sociabilidade competitiva, individualista e mercantilista da vida urbana de Catalão.

Os investimentos para o capital, a partir da década de 1970, vêm transformando Catalão em um modelo de cidade mercadoria, com seus fetiches e contradições. As intervenções urbanísticas recentes contrapõem uma cidade antiga, centenária e tradicionalmente importante para a história do Estado, com uma cidade nova, modernista e contemporaneamente importante para o novo perfil econômico-industrial pretendido pela elite goiana e de Catalão. As mudanças e contradições decorrentes desse processo são percebidas por Pires (2009), que demonstra a concentração dos empreendimentos empresariais no centro da cidade, principalmente nas redondezas das principais avenidas, no acesso à BR-050 e nos dois Distritos Industriais da cidade.

Costa (2004) afirma que a cidade de Catalão tem como marco físico e psicológico da modernização e do progresso a Estrada de Ferro, que permeia o centro da cidade, e a BR-050, que impõe uma segregação espacial de classes ao longo de seu percurso através da cidade. Na ferrovia houve algumas intervenções no sentido de mercantilizar a tradição na forma de paisagem estética. Na B-050, que cruza a cidade transformando-se em avenidas, não percebe-se a mesma intensidade de mudanças ao longo de seu percurso, concentrando-se mais ao centro.

Nesse sentido, observam-se os bairros como espaços sociais que representam diferenças de classes e de renda, caracterizados pela oposição centro – periferia. A região

central da cidade aglutina as construções históricas e tradicionais com o avanço dos investimentos capitalistas. Suas ruas e praças estão preenchidas pela estética dos canteiros e jardins. O compasso do tempo no espaço é regulado pelos radares eletrônicos e pelos fluxos dos automóveis que congestionam as ruas e avenidas, principalmente nos horários de pico. Presencia-se a tendência da mudança da arquitetura colonial para a moderna. E quem visita a cidade percebe que no centro há um número elevado, e ainda predominante, de fachadas coloniais, e que as mudanças estéticas e arquitetônicas ocorrem, em sua maioria, pela instalação de empresas de comércio e serviços em geral.

De acordo com Silva (2002):

Catalão passa hoje por uma reforma urbana ampla, tendo sido denominada pela administração (gestão 2001-2004) de uma revitalização. O prefeito Adib Elias (PMDB) se propõe a revigorar a cidade para que ela atenda aos reclamos da modernização industrial pela qual atravessa. Assim, a *Datatraffic*, uma empresa especializada em tráfego, tem reestruturado o trânsito da cidade. Ruas e avenidas centrais têm sido, praticamente, reconstruídas, seja pela reestruturação dos canteiros centrais, seja pela nova camada de asfalto ou pelo replantio de mudas (SILVA, 2002, p. 125).

A periferia da cidade é composta pela classe trabalhadora, que reside em casas simples, sem infraestruturas, ou quando as têm nos conjuntos habitacionais populares, apresentam o que Costa (2004) define como a miséria do cotidiano. A estética idêntica das casas representa a repetição e a continuidade, numa perspectiva lefebvrea. É também o espaço das contradições, onde casas boas e ruins coabitam e o rural e urbano se confundem. Onde a personalização das casas é instrumento de resistência ao caráter contínuo da repetição do modo de vida dominado pelo capital.

Segundo a autora:

Em cada casa, é nítido o modo de vida de cada família. Há uma personalização da casa através do uso, seja por um vaso de flor artificial colocado na sala, uma árvore plantada na porta da casa, seja pela reforma improvisada, ou pela distribuição dos objetos pela casa (COSTA, 2004, p. 101).

O crescimento urbano de Catalão, bem como as intervenções urbanísticas dos anos recentes, privilegia os interesses logísticos do capital industrial em detrimento dos interesses da população em geral, e da classe trabalhadora em particular. Em sua pesquisa Costa (2004)

levanta que os moradores, incluindo os da periferia, têm consciência das mudanças recentes e a quem interessam. Percebem que a elevada arrecadação do município e seu uso nas intervenções públicas não acompanham o crescimento populacional e habitacional, nem as necessidades da periferia. Para esses moradores a beleza da cidade é importante e deve ser estendida ao seu bairro e não se concentrar no centro, como vem ocorrendo.

Como Catalão está dividida entre “duas cidades”, uma rica (no centro e nos bairros de mansão nos extremos da cidade⁵¹) e outra pobre (nas periferias sem infraestrutura básica, como por exemplo asfaltamento), co-existe duas sociabilidades: a da vida mercantil e a da vida na periferia. A primeira é caracterizada pela rapidez exigida pela lógica capitalista, da agilidade dos carros, motos e caminhões, do distanciamento social estranhado onde não há mais tempo e confiança para as conversas entre pessoas paradas nas portas de suas casas, e o lazer é burocratizado, mercantilizado e programado. Nesse sentido, alguns espaços públicos são muito visitados, como a Represa de Catalão (dentro do Complexo do Clube do Povo), o centro histórico com a praça do coreto, bares onde quem tem dinheiro fica dentro e quem não tem fica de fora a observar a movimentação (talvez como a última estratégia para fugir da contínua repetição dos momentos de solidão e isolamento na sociedade do individualismo).

Falando do papel desempenhado pela represa na sociabilidade da cidade mercantil, e como essa representa um instrumento da sociedade programada de consumo dirigido, Costa (2004) afirma que as pessoas de toda a cidade, inclusive dos bairros mais distantes, fazem caminhadas no calçadão no fim da tarde, disputam atividade física nas quadras de esporte, pescam, nadam e até fazem churrasco às margens da represa. Como fica próximo ao bairro de mansões, nos extremos da cidade, a programação das atividades é inevitável, devido às necessidades de deslocamento e agendamento do tempo da maioria dos frequentadores, caracterizando assim até mesmo o lazer e a recreação como atividades com restrições a espontaneidade.

Em contrapartida, na periferia essa rara espontaneidade ainda se preserva. Mesmo com todas as dificuldades, limitações e contradições.

Segundo a autora:

Catalão, apesar de conviver com o tempo rápido imposto pelas novas exigências capitalistas, não perdeu a graça dos pequenos atos. Saindo pelas ruas dos bairros como o Jardim Paraíso, o Ipanema, o Pontal Norte, a Vila Liberdade, abordados ao longo da pesquisa, vê-se as pessoas chegando, à

⁵¹ Cf. SILVA, 2002, p. 120, os condomínios atentem ao problema da segurança, e também distancia em relação a pobreza. Morar no centro ainda é sinônimo de privilégio e infraestrutura urbana, porém os pobres “*são atraídos ao centro pela labuta edificadora da cidade e do cotidiano comercial*”, além de cair a qualidade de vida em função da movimentação em torno dos serviços bancários e comerciais.

tarde, dos seus trabalhos. Os moradores sentam-se às portas das casas, as crianças jogam bola e brincam nas ruas estreitas e sem asfalto. É como se a rua representasse para elas um ponto de encontro, onde se troca uma quitanda com o vizinho, onde se joga conversa fora, a rua se mostra como elemento revelador da riqueza do cotidiano. Apesar de tantas dificuldades e de tanta precariedade nos bairros, ainda está estampado um sorriso no rosto de cada morador, quer seja de esperança (COSTA, 2004, p. 100).

Apesar de todos os controles, regras e fluxos intensos presente na vida urbana de Catalão, ainda há alguns espaços para a manifestação da espontaneidade e da perseverança em melhorar de vida. É entre essas duas possibilidades de sociabilidade que se engendra o modo de vida da classe trabalhadora. Essa, por sua vez, encontra cada vez mais limites ao exercício da espontaneidade e da realização das suas potencialidades, na medida em que as dinâmicas do capital vão se expandindo para além dos locais da produção (industrial, comercial e serviços), alcançando cada vez mais toda a vida cotidiana dos trabalhadores.

A sensação que nos dá é que as formas de regulação e controle do capital vão asfixiando as alternativas de sociabilidade. O modo de vida, então, prescinde cada vez menos da livre criação dos artífices de nossa sociedade, e cada vez mais das coisas que eles mesmos constroem sem, contudo, decidirem sobre seus usos e utilidades. A predominância do modo de produção (que inclui a valorização e a expansão do capital) sobre o modo de vida é característica das sociedades capitalistas, e essa tendência se manifesta em Catalão, uma vez que a urbanidade que ali se desenvolve está subordinada aos interesses lucrativos e às necessidades produtivas do capital industrial, com o apoio sistemático das elites políticas e das classes e frações de classes que se beneficiam de tal arranjo societal.

CONCLUSÃO

Ao longo desse trabalho buscamos compreender como, desde a origem, mas fundamentalmente no seu desenvolvimento, o capitalismo engendrou um processo de expansão geográfica que repercute em Goiás, de modo mais intenso no final do século XX. Buscamos ainda compreender como esse processo é vivenciado pela classe trabalhadora, uma vez que partimos do pressuposto teórico-prático de que as relações sociais entre capital e trabalho produzem as dinâmicas sociais fundamentais por onde predomina a lógica societal capitalista.

E em Catalão não é diferente. O desenvolvimento da cidade sempre acompanhou os investimentos concentrados de capital e trabalho, o que a fez possuidora de uma força simbólica representativa do “progresso” e da “modernidade”. De um período em que aparecia apenas como possibilidade de desenvolvimento capitalista, a cidade de Catalão intensifica e concretiza, a partir dos anos 1990, o seu potencial em subsidiar o capital com reduzidos custos e barateamento da força de trabalho. Nosso intuito foi, então, contrapor essa força simbólica com seus significados para o modo de vida da classe trabalhadora, que decorrem desse projeto de sociedade.

Nesse sentido, pudemos observar como a classe trabalhadora vem sendo regulada, tanto em seu processo de trabalho quanto na vida urbana. As análises a partir da empresa facultaram a compreensão de como várias instituições ligadas ao trabalho e/ou ao capital buscam imprimir nos trabalhadores as competências e ideologias que se reverterão em precarização e intensificação do trabalho, além da intensificação da competitividade produtivista do mercado de trabalho e emprego. Enquanto as análises a partir da cidade permitiram entender a rearticulação da segregação sócio-espacial a partir de critérios de classes, à medida que mudanças populacionais, habitacionais e urbanas (de um modo geral) foram ocorrendo, na garantia das possibilidades lucrativas do capital industrial

Ao longo de toda a revisão bibliográfica pudemos perceber certas frustrações de alguns autores quanto aos limites da inserção da região no desenvolvimento capitalista. Soam críticas sobre as dificuldades estruturais do isolamento da região, as mentalidades não-modernas das elites tradicionais, a manutenção do “atraso” ou “estagnação” social e a dependência política e econômica em relação ao sudeste brasileiro. Contra a elite européia e seus representantes intelectuais no Brasil fortaleceu-se o discurso em prol da elite local em

representações supostamente críticas. Disso decorre o fato de muitos intelectuais concentrarem suas análises nas elites, em detrimento da vida cotidiana dos trabalhadores. Em muitos estudos dá-se mais atenção ao gado ou ao carro que ao trabalhador.

Até parece que a mentalidade dos que sofreram com a precariedade dos anos passados reencarnam nos contemporâneos governantes e elites locais, a fim de sanar esses limites, decadências e/ou atraso. Sendo bem sucedidos esses propósitos, reencarnam também os “escravos”, a dominação e a exploração sobre o produtor direto das riquezas, que vê o produto de seu trabalho escapando-lhe pelas mãos para enriquecer as elites nacionais e internacionais. Em troca da riqueza que produz seu trabalho e sua vida cotidiana vão-lhes sendo expropriados, controlados, programados e dirigidos. Os custos sociais desse projeto de sociedade estão sendo distribuídos de forma desigual.

A nosso ver, isso aponta para a necessidade de novos e aprofundados estudos sobre o desenvolvimento da região, a partir da perspectiva dos trabalhadores. Neste trabalho pretendemos contribuir com esses estudos, mas reconhecemos a necessidade de debruçarmos mais demoradamente sobre os dados disponíveis e observações. Reconhecemos ainda que, devido a direção tomada nessa pesquisa de mestrado, alguns elementos importantes da realidade do trabalho na região foram suprimidos da discussão aqui apresentada, como algumas clivagens sociais de relações entre gerações, sexo e cor, bem como as repercussões do processo de trabalho na saúde física e emocional dos trabalhadores, que são temas já consolidados pela sociologia do trabalho. Nossa pretensão inicial era partir desses temas e ampliar a discussão sobre as repercussões também na vivência de outros tempos sociais, que não apenas o tempo da produção. Mas diante da ausência de pesquisas consolidadas sobre o trabalho industrial em Goiás, optamos por iniciar uma jornada que talvez não tenha fim e, com isso, preencher um vazio no conhecimento sociológico do Estado com um panorama histórico do processo de industrialização e urbanização de Goiás, com um estudo aprofundado no caso da MMC.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ALVES, Josias Manoel. **Processo de eletrificação em Goiás e no Distrito Federal: retrospectiva e análise dos problemas políticos e sociais na era da privatização**. Tese (Doutorado em Planejamento de Sistemas Energéticos) – Universidade Estadual de Campinas, 2005. 188f.

AMORIM, Inara Rosa de. **Negociações coletivas da indústria automotiva goiana**. 2011. 148f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

ARRIEL, Marcos Fernando. **Perfil Produtivo e Dinâmica Espacial da Indústria Goiana (1999 – 2007)**. 2010. 101f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo, 2012, 155 p.

BARBOSA, Juarez Costa. A Violência. In. GOMEZ, Luis Palacin; CHAUL, Nasr Fayad; BARBOSA, Juarez Costa. **História Política de Catalão**. Goiânia: Ed. UFG, 1994.

BORGES, Barsanufio Gomides. **O despertar dos dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922**. Goiânia: UFG, 1990.

_____. **Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade**. Goiânia: Ed. UFG, 1997.

_____. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960**. Goiânia: UFG, 2000.

BUENO, Edir de Paiva. Movimentos migratórios no Brasil e a sua influência na conformação sócio espacial na cidade de Catalão-Go: dos anos 60 a 1996. In: **Espaço em Revista**, Catalão, v. 2, n. 2, p. 64-71, 1999.

_____. **Dinâmica demográfica e a conformação sócio-espacial da cidade de Catalão (GO): uma análise dos níveis de desenvolvimento humano entre 1970 e 2000**. 2006. 394f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de São Paulo, Rio Claro, 2006.

CAMPANHA SALARIAL 2010/2011: “agora é mobilização”, “proposta do patrão é conversa pra boi dormir”. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 57, nov. 2010. p. 1.

CAMPOS, Francisco Itami. Goiás, formas de ocupação: “...uma população sem terra, numa terra despovoada”. **Sociedade e Cultura**. Goiânia, v. 1, n. 1, jan/jun/1998.

CARREIRA, José Carlos. **Posicionamento semiótico dinâmico de uma marca de automóvel**. 2008. 190f. Tese (Doutorado em Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

CHAUD, Antonio M. J. **Memorial do Catalão**. Goiânia: Ed. do Autor, 2000.

CHAUL, Nasr Nagib Fayad. Parte II. In. GOMEZ, Luis Palacin; CHAUL, Nasr Fayad; BARBOSA, Juarez Costa. **História Política de Catalão**. Goiânia: Ed. UFG, 1994.

CIMBALISTA, Silmara Nery. **Adversidades no trabalho**: a condição de ser trabalhador no sistema de produção flexível na indústria automobilística brasileira. 2006. 226 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio de Abreu; CUNHA, Luis Henrique; WANDERLEY, Luiz Jarim. Mineração de Bauxita, Industrialização de Alumínio e Territórios na Amazônia. In. ALMEIDA, A.W.B.; *et al.* **Capitalismo globalizado e recursos territoriais**: fronteiras da acumulação no Brasil Contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.

CORIAT, Benjamin. **Pensar pelo avesso**. Rio de Janeiro: EDUFRJ/Revan, 1994.

COSTA, Cláudia Lúcia da. **Catalão-GO**: um estudo das estratégias espaciais recentes. 2004. 115f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2004.

CUNHA, João Paulo Brzezinski. **Os incentivos e benefícios fiscais como forma de desenvolvimento regional no Estado de Goiás**. 2009. 104 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Faculdades Alves Faria, Goiânia.

DA SILVA, Magda Valéria. **A indústria automobilística em Catalão/Goiás**: da rede ao circuito espacial da produção da MMC Automotores do Brasil S.A. 2010. 497f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

DE ÂNGELES, Massimo. **Marx and primitive accumulation**: the continuous character of capital's "enclosures". 2001. Disponível em <<http://www.thecommoner.org>>. Acesso em: 20/jun/2011.

DE NEGRI, João Alberto. O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro. In. **Pesquisa, planejamento e economia**. Rio de Janeiro. N. 2. V. 29. Ago/1999. P. 215 – 242.

DIAS, Marcel Bordin Galvão; SABOTA, Heitor Silva. A indústria em Goiás: dinâmica atual e transformações espaciais. In: **XVI Encontro Nacional dos Geógrafos**: crise, práxis e autonomia: espaços de resistências e esperanças. Jul. 2010. Porto Alegre. Disponível em: <www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=143>. Acesso em: 21/12/2010.

ENGELS, Friedrich. Sobre o Papel do Trabalho na Transformação do Macaco em Homem. In. ANTUNES, Ricardo (org.). **A dialética do trabalho: escritos de Marx e Engels**. São Paulo: Expressão Popular, 2004, p. 13-34.

ESTEVAM, Luis Antonio. **O Tempo da Transformação**: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

FEDERAÇÃO DA INDÚSTRIA DO ESTADO DE GOIÁS. **Goiás Industrial**, Goiânia, ano 38, n. 217, mai/juh. 2007).

FERREIRA NETO, Maria Cristina. **Política, razão e desrazão**: dimensões políticas e históricas do “insucesso” do Pólo Minerio-Químico Industrial de Catalão/Ouvidor (1962-1992). Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, 1998.

FORD, Henry. **Minha vida e minha obra**. 2ª Ed. São Paulo: Freitas Bastos, 1964.

FREDERICO, Samuel. **O Novo Tempo do Cerrado**: expansão dos *fronts* agrícolas e controle do sistema de armazenamento de grãos. 2008. 273f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

GALLI, Ubirajara. **A História da Mineração em Goiás**. Goiânia: Ed. da UCG/Contato Comunicações, 2005.

GRAMSCI, Antonio. Americanismo e fordismo. In: **Maquiavel, a política e o Estado moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989, p. 375-413.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes; RIBEIRO, Rosana. A nova fronteira industrial do sudeste de Goiás. In: **MultiCiência**: população, bem-estar e tecnologia. nº 6, maio/2006. Disponível em: <http://www.multiciencia.unicamp.br/rede_2_6.htm> Acesso em: 10/07/2012.

HABILITAÇÃO: área automobilística tem novo curso. **Futuro Profissional** – Revista de divulgação do Senai de Goiás, Goiânia, 2005, ano 2, n. 9, jul. 2005. p. 11.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 4ª ed. São Paulo: Loyola, 2010.

INÁCIO, Paulo César. Estações das memórias: ferrovia e sociedade em Goiás 1940-1970. **Antítese**: Marxismo e Cultura Socialista. Goiânia, 2006, nº 2. p. 111-130.

INSTITUCIONAL. **A Marca**. Desenvolvido pela MMC Automotores. Apresenta textos sobre a empresa e seus produtos. Disponível em: <<http://www.mitsubishimotors.com.br/main.cfm/a-marca>>. Acesso em: 01 Jul. 2012.

INSTITUCIONAL. **Mitsubishi no Brasil**. Desenvolvido pela MMC Automotores. Apresenta textos sobre a empresa e seus produtos. Disponível em: <<http://www.mitsubishimotors.com.br/main.cfm/mitsubishi-no-brasil>>. Acesso em: 01 Jul. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. SIDRA. 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010Indigenas.asp>>. Acesso em: 1 jul. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD 2009**. SIDRA. 2009. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/pnad/default.asp>>. Acesso em: 1 jul. 2012.

LEFEBVRE, Henry. **Sociologia de Marx**. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense, 1968.

_____. **A vida quotidiana no mundo moderno**. Lisboa: Ulisseia, 1969.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBO, Sônia Aparecida. **Trabalhadores frente à produção de medicamentos:** trajetórias, trabalho e subjetividade. 2007. 237f. Tese (Doutorado em Sociologia Política) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

LUEDEMANN, Marta da Silveira. **Transformações na indústria automobilística mundial:** o caso do complexo automotivo no Brasil – 1990 – 2002. 2003. 321f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

MAFFEI, Carlos Eduardo. **Elementos lingüísticos no discurso publicitário.** 2007. 79 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Letras) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2007.

MAIS CAPACITAÇÃO em Catalão. **Futuro Profissional** – Revista de divulgação do Senai de Goiás, Goiânia, 2009, ano 6, n. 29, abr/mai. 2009. p. 15.

MARQUES, Gislei Lemes; AVELAR, Gilmar Alves de. A precarização do trabalho metalúrgico na Mitsubishi Motors Company e as implicações na saúde do trabalhador. **Estudos do Trabalho.** ano 4, n. 7, 2010.

MARTIN, Scott B.; VEIGA, João Paulo. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In. NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira (ORG.). **Indústria Automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples:** Cotidiano e História na modernidade anômala. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2010.

MARTINS, Renato Furusi. **Os Determinantes do Investimento Direto Japonês no Brasil:** um estudo através dos censos 1995, 2000 e 2005 e de sua respectiva indústria automobilística no país. 2010. 107f. Dissertação (Mestrado em Economia Política) – Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

MARX, Karl. **O Capital:** crítica da economia política. L. 1, v. I e II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

_____. Para a crítica da economia política. In: **Manuscritos econômicos e filosóficos e outros textos escolhidos.** 2ª ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

_____. Características Essenciais do Sistema Capitalista. In. IANNI, Octavio (org.). **Marx:** sociologia. São Paulo: Ática, 1992.

_____. A assim chamada acumulação primitiva. In. **Os Economistas.** São Paulo: Nova Cultura, 1996.

_____. Processo de Trabalho e Processo de Valorização. In. ANTUNES, Ricardo (org.). **A dialética do trabalho:** escritos de Marx e Engels. São Paulo: Expressão Popular, 2004a. p. 35-69.

_____. Trabalho Estranhado e Propriedade Privada. In. ANTUNES, Ricardo (org.). **A dialética do trabalho:** escritos de Marx e Engels. São Paulo: Expressão Popular, 2004b. p. 173-195.

_____. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2004c.

_____. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____; _____. **Manifesto comunista**. São Paulo: Boitempo, 2010.

MECÂNICA AUTOMOTIVA: Ford transfere do Rio centro de treinamento para Senai de Goiás. **Futuro Profissional** – Revista de divulgação do Senai de Goiás, Goiânia, 2005, ano 22, n. 9, jul. 2005. p. 10

MENDES, Leonardo de Oliveira. **Expansão do capital, territorialidade do trabalho e as respostas do SENAI em Catalão (Goiás) no século XXI**: uma contribuição à geografia do trabalho. 2007. 131f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, 2007.

MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. **A urdidura espacial do capital e do trabalho no cerrado do sudeste Goiano**. 2004. 457 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente.

MITSUBISHI ANUNCIA plano de abrir fábrica de motores no Brasil. **Auto Esporte**, São Paulo, 27 abr. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/04/mitsubishi-planeja-investir-r-1-bi-no-brasil-nos-proximos-cinco-anos.html>>. Acesso em: 18 set. 2012.

MITSUBISHI. In. Habilitação. **Futuro Profissional** – Revista de divulgação do Senai de Goiás, Goiânia, Ano 2, n. 9. Jul 2005, p. 11.

MORAIS NETO, Benedito. **Marx, Taylor, Ford**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

_____. **Século XX e trabalho industrial**: taylorismo/fordismo, ohnoísmo e automação em debate. São Paulo: Xamã, 2003.

NAVARRO, Vera Lúcia; PADILHA, Valquíria. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. In: **Psicologia & Sociedade**. n. 19, 2007, p. 14-20.

O DESAFIO DA QUALIFICAÇÃO: avança nível de instrução da população economicamente ativa, mas falta trabalhadores habilitados para sustentar planos de crescimento da indústria. **Goiás Industrial** – Revista do Sistema Federação das Indústrias do Estado de Goiás, Goiânia, 2007, ano 38, n. 219, set/out. 2007. p. 12-16.

OHNO, Taiichi. **O Sistema Toyota de produção** – além da produção em larga escala. Porto Alegre: Bookman, 1997.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista/O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

ÔNIBUS QUE TRANSPORTA trabalhadores pega fogo. Vídeo, 24 seg. **Galeria de Vídeos**. Disponível em: <http://www.simecat.org.br/site/galeria_video_pop.php?foto=000007>. Acesso em: 1 jul. 2012.

PIRES, Cyntia Miguel. **Catalão (GO): uma contribuição ao estudo de cidades médias**. 2009. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

PROEJTO CIRANDA promove dia de brincadeiras e educação no Sesi de Catalão. **Viva Sesi**. Goiânia, ano 5, n. 16, jan/mar. 2010, *Lazer*, p. 20.

RIBEIRO, Rosana; CUNHA, Sebastião. Trabalho e movimento sindical nos novos pólos automotivos no Brasil. **AMPOCS/2005**. Disponível em: <[http://www.fclar.nesp.br/seer/index.php?journal=estudos&page=article&op=viewFile&path\[\]=352&path\[\]=216](http://www.fclar.nesp.br/seer/index.php?journal=estudos&page=article&op=viewFile&path[]=352&path[]=216)>. Acessado em: 10/09/2009.

SALAMA, Pierre. **Pobreza e exploração do trabalho na América Latina**. São Paulo: Boitempo, 1999.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO. Superintendência de Estatística, Pesquisa e Informação; Instituto Mauro Borges. **Estatísticas Municipais: séries históricas**. 2010. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br/sepin/perfilweb/estatistica_bde.asp>. Acesso em: 1 jul. 2012.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO. Superintendência de Estatística, Pesquisa e Informação; Instituto Mauro Borges. **Estatísticas Municipais: séries históricas**. 2011. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br/sepin/perfilweb/estatistica_bde.asp>. Acesso em: 1 jul. 2012.

SENAI, **Futuro Profissional**. Ano 2, n. 9, jul 2005, p. 10.

SESI SENAI. **Relatório de Atividades 2009**. Goiânia, 2010, 88 p.

SESI SENAI. **Relatório de Atividades 2010**. Goiânia, 2011, 92 p.

SESI. **Viva Sesi**. Goiânia, ano 5, n. 16, jan/mar. 2010.

SESI-SENAI. **Relatório anual de atividades 2008, 2009**, 50 p.

SEVÁ FILHO, Arsênio Oswaldo; ALVES, Josias Manoel; ARAÚJO, Rubens Milagre. Correlações entre as expansões da mineração e da agro-indústria no Planalto Central goiano – e – processo recente de eletrificação. **Congresso Brasileiro de Energia, X**. Rio de Janeiro, out. 2004.

SILVA, Ronaldo da. **A implantação da Mitsubishi em Catalão: estratégias políticas e territoriais da indústria automobilística nos anos 90**. 2002. 143f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2002.

SIMECAT CONQUISTA na Justiça pagamento de adicional de periculosidade na MITSUBISHI. **O Ferramenta**. Catalão, ano. 6, ed. 52, jun. 2010. p. 4.

SIMECAT EM PARCERIA com o SENAI garante novos cursos gratuitos. **O Ferramenta**. Catalão, ano. 6, ed. 50, abr. 2010. p. 8.

SIMECAT REALIZA mobilização pelas 40 horas na porta da Mitsubishi. **O Ferramenta**. Catalão, ano 6, ed. 50, abr. 2010, p. 4.

SIMECAT: VENHA, a casa é sua trabalhador!. **O Ferramenta**. Catalão, ano 6, ed. 47, jan. 2010, p. 4.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 48, fev. 2010. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 53 jul. 2010. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 54, ago. 2010. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 56, out. 2010. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2010, ano 6, ed. 57, nov. 2010. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 3.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2011, ano 7, ed. 63, mar. 2011. *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, ano 7, ed. 65, mai. 2011. *Trinca Ferro: seu espaço é aqui*. p. 7.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2011, ano 7, ed. 67, jul. 2011, *Trinca ferro: seu espaço é aqui*.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2011, ano 7, ed. 68, ago. 2011, *Trinca ferro: seu espaço é aqui*. p. 6.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2011, ano 7, ed. 69, set. 2011, p. 6.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **O Ferramenta**. Catalão, 2011, ano 7, ed. 71, nov. 2011, p. 6.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICA E DE MATERIAL ELÉTRICO DE CATALÃO-GO. **SIMECAT E MMCB**,

RCM E Weldmatic Acordo Coletivo ACT/2012. 2011. Acordo Coletivo de Trabalho. Disponível em: < <http://www.simecat.org.br/site/index.php?secao=Conteudo&link=Acordos>>. Acesso em: 1 jul. 2012.

TAYLOR, F.W. **Princípios da administração científica.** 7ª ed. São Paulo: Atlas, 1970.

THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial. In. **Costumes em Comum.** São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

VEM AÍ!!! a 6ª festa do trabalhador metalúrgico. **O Ferramenta.** Catalão, ano 6, ed. 50, abr. 2010, p. 6.