

A MÁQUINA AUTOMOTIVA EM SUAS PARTES: UM ESTUDO DAS ESTRATÉGIAS DO CAPITAL NA INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS..

Janaina Aparecida de Mattos Almeida

RESENHA

A Máquina Automotiva em suas Partes: um estudo das estratégias do capital na indústria de autopeças. São Paulo: ed. Boitempo, 2011, 189pp.

GERALDO AUGUSTO PINTO¹

Por: Janaina Aparecida de Mattos Almeida²

O novo livro de Geraldo Augusto Pinto **A Máquina Automotiva em suas partes: um estudo das estratégias do capital na indústria de autopeças** é resultado da sua tese de Doutorado. É fruto de um minucioso estudo de caso, entre os anos de 2005 a 2007, em uma indústria de grande porte, de capital transnacional de autopeças, em Campinas, cuja matriz se encontra nos Estados Unidos da América.

Já na epígrafe do livro, ao fazer referência a Karl Marx e Eduardo Galeano, o autor demonstra o seu posicionamento em defesa da classe trabalhadora e da divisão internacional do trabalho, uma vez que, na atual fase do capitalismo contemporâneo, intensificam-se as desigualdades sociais, num mundo regido pelo capital em detrimento do humano.

¹ Geraldo Augusto Pinto é doutor em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), é autor de A Organização do Trabalho no século 20; taylorismo, fordismo e toyotismo, publicado pela Expressão Popular em 2007. É docente da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Unioeste - Campus de Foz do Iguaçu, atuando no Centro de Educação e Letras nos Cursos de Graduação e Pós-Graduação no Programa Stricto Sensu em Sociedade Cultura e Fronteiras – nível de Mestrado.

² Docente da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Unioeste – Campus de Foz do Iguaçu – Centro de Educação e Letras.

O trabalho apresentado parte das interfaces das novas relações de trabalho a partir da reestruturação produtiva. “Para além” de adentrar o chão da fábrica e conhecer os processos de trabalho – da administração à produção – e de analisar os documentos internos da empresa, o esforço do pesquisador é, principalmente, dar voz aos sujeitos diretamente envolvidos nos processos de trabalho, revelando as incoerências das condições em que se encontram os trabalhadores em diferentes níveis hierárquicos de uma empresa que adota a gestão flexível do trabalho.

Com foco sobre o avanço na indústria automotiva ocidental da gestão flexível do trabalho, cujo processo foi iniciado nas economias capitalistas centrais na década de 70 e dilatado nos anos seguintes aos países de economia periférica, como o Brasil, o autor apresenta, nos seis capítulos que constituem a obra, uma investigação criteriosa, permeada pela história recente das metamorfoses de reprodução e ampliação da hegemonia do capital transnacional. E de como o Estado, em especial o Estado brasileiro, estimulou e subsidiou os interesses das corporações oligopólicas transnacionais da indústria automotiva, com políticas governamentais de atração de capitais externos, desde a década de 1950.

Assim como as novas determinações do mundo do trabalho, em face da reestruturação produtiva, do avanço da tecnologia, da modificação do papel do Estado, especialmente a partir da década de 1990, produz novas formas de organizações do trabalho, regido pela gestão flexível, com profundos impactos para a classe que vive do trabalho.

O autor, ao destacar alguns elementos que o fizeram eleger o seu objeto de pesquisa: *as transformações em curso na gestão do trabalho no setor de autopeças*, enfatiza a relevância do tema no cenário atual, por se tratar de investigação em uma empresa de grande porte, que atua no ramo de molas e estampados finos e atende, simultaneamente, a montadoras e sistemistas no Brasil e no exterior; também pela heterogeneidade de matérias-primas, dos processos de trabalho e ramos de atuação das empresas no setor de autopeças. O perfil com o qual a empresa se apresenta resulta em significativa diferenciação nas formas pelas quais tem implantado o conceito de flexibilidade na gestão do trabalho, o que possibilita constatar como os trabalhadores sofrem inúmeras pressões, dada as intensas exigências de

critérios de qualidade, produtividade, preços e prazos de entregas. E, é importante salientar, o fato de a empresa estar localizada em um dos polos mais importantes do setor de autopeças do Brasil – região de Campinas – e contar com universidades, polos tecnológicos, centros de pesquisa e escolas voltadas para formação profissional³, o que, em certa medida, garante a mão de obra qualificada para os setores industriais daquela região.

Ao tomar como ponto de partida para seus estudos a gestão flexível do trabalho, o autor realiza uma interessante retrospectiva de como a conjuntura da instabilidade econômica mundial, na década de 1970, deflagrou experiências mundiais – Itália, Suécia, Áustria, Alemanha Ocidental, Estados Unidos, Japão – de reorganização da gestão do trabalho, na produção e nas cadeias produtivas, até então moldadas dentro de um padrão rígido, regidos pelo binômio taylorista-fordista.

E, ao tecer pelo viés da historicidade analítica reflexões acerca das experiências mundiais, o autor descreve, no primeiro capítulo, o caso da empresa japonesa Toyota Motor Company, em uma eminente necessidade de país pós-guerra, reorganizar os processos de trabalho com vistas ao mercado competitivo e impondo, na sua esteira, a chamada flexibilidade, rapidez e, principalmente, qualificação e polivalência do trabalhador. E o estudioso afirma que o sucesso dessa empresa influenciou as reestruturações nas empresas ocidentais, na década de 1980, como o Brasil, e, especialmente, a indústria pesquisada, mesmo com características diferenciadas.

Ao tratar da implantação da gestão flexível do trabalho, nos faz compreender, e nos indignarmos, com as consequências que a reestruturação produtiva em curso tem produzido no âmbito do trabalho e do trabalhador, como por exemplo, o adoecimento no e pelo trabalho. Ressaltando também a discrepância entre o avanço da automação microeletrônica nas grandes empresas dos primeiros níveis de fornecimento, em detrimento das suas subfornecedoras, provocando transformações na gestão do trabalho, no setor de autopeças, na diminuição crescente da classe operária tradicional; na

³ Pinto, 2011.

dificuldade de organização política da classe trabalhadora; na perda da força sindical, do enxugamento dos postos de trabalho e do aumento do grau de exigência de qualificação do trabalhador de acordo com os diferentes níveis hierárquicos da indústria.

No segundo capítulo, “Indústria de autopeças em Campinas”, o pesquisador descreve o papel da cidade de Campinas como a região que presidiu o desenvolvimento do complexo cafeeiro, a partir de meados do século XIX, e como setor automotivo agrícola foi responsável por estimular a vinda dos primeiros protótipos de montadoras, como a Ford e General Motors, no início do século XX, em princípio, como oficinas mecânicas, voltadas para reparo e reposição de peças.

As análises articuladas do autor nos permitem entender como a indústria automotiva foi eficiente para atender as necessidades expansionistas do capital oligopólio transnacional. E de como o Estado brasileiro proporcionou medidas protecionistas e expansionistas em detrimento inclusive do próprio capital nacional e da classe trabalhadora. No centro desse processo, o debate apresentado vai demonstrar como a região de Campinas se torna um grande polo de desenvolvimento no país, desde a década de 1950, quando recebeu grandes investimentos públicos, desde infraestrutura de transporte a instituições de ensino e de pesquisa.

Assim, quando, em 1970, iniciou o processo de descentralização geográfica da cadeia automotiva brasileira, influenciado por transformações balizadas pela passagem do fordismo aos novos processos produtivos e de organização do trabalho, a grande São Paulo e a região de Campinas acompanharam e adaptaram-se rapidamente aos novos contornos impostos pela reestruturação produtiva, oriundas das sucessivas instabilidades no setor econômico mundial. Na indústria pesquisada – o setor de autopeças – o autor destaca como foi implantado, de forma implacável, o enxugamento dos quadros, nas plantas, com a certificação pela série ISSO 9000 e as terceirizações, como estratégias de organização do trabalho.

A ocidentalização da flexibilidade oriental, esclarece o autor, mostra como o ocidente não só importa as estratégias de “focalização” em suas plantas e de organização flexível do trabalho e transferência de tecnologia desenvolvida na Toyota, mas, vai além, diferenciando-se e implantando medidas ainda

mais drásticas para a estrutura de empregos – por meio da exploração intensiva e flexibilização do trabalho, encontradas na periferia – para garantir preço, concorrência e mercado.

Ao suscitar o debate do neoliberalismo periférico e a hegemonia do capital transnacional, no quarto capítulo, o autor problematiza como o capital no setor automobilístico está concentrado nas mãos de poderosas Corporações transnacionais de três grandes blocos: Estados Unidos da América, Europa e do Japão. Tal constatação evidencia que as três regiões mencionadas detêm a hegemonia do capital e, com isso, produzem uma forte concorrência entre si, no que pese as questões tecnológica e produtiva. Simultaneamente reproduzem uma hierarquia de poder entre países capitalistas centrais e periféricos, numa submissão das filiais espalhadas nos países periféricos, com as determinações designadas pelas matrizes.

As exigências oriundas das matrizes da hegemonia do capital transnacional são analisadas no quinto capítulo, “Polivalência e contratação interna: o time dos sonhos”. Aqui fica evidente, especialmente pela voz dos sujeitos entrevistados, que a automação, a celularização, a focalização, a flexibilização e a polivalência resultam em redução de custos às empresas, aperfeiçoamento de controle de qualidade, de elevação de produtividade do trabalho. A polivalência implantada nas empresas é mais uma forma de “tirar o máximo possível de quem trabalha, de quem administra (...) isso faz as pessoas trabalharem sempre com uma pressão, (...) se ele não produzir ele vai ser substituído ou, pelo menos, não vai se destacar” (entrevista com médico da empresa pesquisada p. 87).

Em meio a todo esse processo de desumanização, de desprofissionalização, denuncia o autor, não há ganhos significativos para os trabalhadores, não há mudanças nos seus vencimentos, “numa clara explicitação do salário como preço da mercadoria força de trabalho, destinado a provê-las das suas condições mínimas de subsistência”⁴.

As análises do autor apontam que a polivalência implantada nas empresas, inclusive na empresa pesquisada, promove nos trabalhadores uma atitude autoexploratória. Os trabalhadores são subsumidos pela perversa ideologia capitalista da empresa.

⁴ Pinto, p. 89

Janaina Aparecida de Mattos Almeida

As conclusões acima apontadas ficam ainda mais transparentes, no último capítulo: “Empresa enxuta: capital saudável e trabalho adoecido”, em que a indústria pesquisada, no ano de 2001, reduziu em 60% os níveis hierárquicos dos postos de trabalho. O que na prática significou uma redistribuição entre os trabalhadores, a carga de trabalho e de absorção e de novas funções, potencializando a gestão flexível do trabalho e a polivalência do trabalhador. O resultado observado mostrou que o processo constituiu um quadro mínimo de trabalhadores, com alta pressão na produtividade, em ambientes de insalubridade, com a maximização de espaços com pouca ventilação, variações bruscas de temperaturas, exposição prolongada de ruídos, esforços repetitivos, provocando o adoecimento do trabalhador.

Ao finalizar Pinto, delinea, de forma brilhante, quais as estratégias usadas pelo capital na indústria de autopeças, o que nos possibilita entender como são usadas essas mesmas estratégias pelo capital e outros ramos produtivos, inclusive no campo da educação. Sem dúvida, uma leitura imprescindível para quem quer compreender os condicionantes presente nas contradições capital e trabalho e seus impactos para a classe trabalhadora.

Enviado em: 10/02/2012 - Aceito em: 25/02/2012