

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O REFORÇO DA LUTA DO CAPITAL SOBRE O TRABALHO

Livia Moraes de Cássia Godoi.

Programa de Mestrado em Ciências Sociais, UNESP/Marília, Brasil.

O presente artigo tem como objetivo investigar o processo de reestruturação produtiva ocorrida na Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A - , isto é, as transformações tecnológicas e as novas formas de gestão implementadas na empresa desde a sua privatização, em 1994. E ademais, analisaremos de que forma essas mudanças produtivas atingiram a dimensão objetiva e subjetiva do contingente de trabalhadores inseridos e/ou ligados à empresa. Esta análise empírica serve de alicerce para a compreensão de como o capital se movimenta no sentido empreender uma luta contra o trabalho, mais especificamente na empresa em questão. O estudo, ainda, se propõe a localizar o Brasil e a Embraer no contexto mundial de crise estrutural do capital.

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O REFORÇO DA LUTA DO CAPITAL SOBRE O TRABALHO.

MORAES, Livia de Cássia Godoi. Programa de Mestrado em Ciências Sociais, UNESP – Universidade Estadual Paulista/Campus de Marília, Brasil.

O presente estudo, ainda em andamento, procura compreender os nexos estabelecidos socialmente, tendo como base empírica a Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S. A., para o entendimento de como o capital cria e recria novas formas de subsumir o trabalho ao capital.

A Embraer foi criada por iniciativa do Governo Federal no dia 19 de agosto de 1969 e fundada em 02 de janeiro de 1970, como Sociedade de Economia Mista de capital aberto, controlada pela União e vinculada ao MAer (Ministério da Aeronáutica Brasileira). Desde seu início a Embraer contou com o permanente apoio do Estado, fato sem precedentes na história do desenvolvimento tecnológico e industrial do país. Isso se deu através de incentivos fiscais e políticas governamentais de compra, estimulando a formação de recursos humanos de alto nível e fomentando a execução de pesquisa básica e aplicada. A empresa em questão insere-se no seguinte contexto histórico:

A partir da segunda metade dos anos sessenta do século XX, o binômio taylorismo-fordismo entra em crise, a qual se caracterizou pela diminuição dos ganhos de produtividade (queda da taxa de lucro), revolta das camadas proletárias contra os métodos de exploração do trabalho, diminuição da taxa de lucro, saturação da norma social de consumo e custo crescente da assistência social. Contudo, a crise desse binômio é a expressão fenomênica de uma crise estrutural do sistema capitalista.

Ruptura do caráter histórico: se, durante três décadas inteiras, o fordismo constituía a base socioeconômica do seu poder político, é doravante em sua destruição que a classe dominante aposta garantir sua salvaguarda. O que, para ela, significa reconhecer que a crise aberta alguns anos antes não é uma simples flexão conjuntural, mas uma crise estrutural, cuja saída supõe um remanejamento total do modo de produção.¹

¹ Alain Bihr. “A ruptura do compromisso fordista.” In: *Da grande noite à alternativa - o movimento operário europeu em crise*. 2ª ed. São Paulo, Boitempo, 1999, p. 76-7.

Outro fator ratifica essa crise estrutural: o fim do bloco socialista no leste europeu, que resultou numa vitória ideopolítica do neoliberalismo, ou seja, houve o desmonte da força coletiva do trabalho para a instauração do poderio do capital. Portanto, podemos supor que, como resposta do capital à sua crise estrutural, tivemos nas últimas décadas do século XX o fim do leste europeu, o neoliberalismo e a reestruturação produtiva do capital:

O capital deflagrou, então, várias transformações no próprio processo produtivo, por meio da constituição das formas de acumulação flexível, do downsizing, das formas de gestão organizacional, do avanço tecnológico, dos modelos alternativos ao binômio taylorismo/fordismo, onde se destaca especialmente o toyotismo ou o modelo japonês. Essas transformações, decorrentes da própria concorrência intercapitalista (num momento de crises e disputas intensificadas entre os grandes grupos transnacionais e monopolistas) e, por outro lado, da própria necessidade de controlar as lutas sociais oriundas do trabalho, acabaram por suscitar a resposta do capital a sua crise estrutural.²

Uma nova organização do trabalho vinha sendo implantada no Japão entre as décadas de 50 e 70, posteriormente vindo a se ocidentalizar. Essa nova organização teve uma dupla origem: primeiramente, as empresas japonesas precisavam ser tão competitivas quanto as americanas; e também, havia a necessidade de se aplicar o fordismo no Japão, mas com condições próprias à sua cultura. Podemos apontar as seguintes características desse modelo (denominado, quase consensualmente, como modelo toyotista): estoque-mínimo (produção pela demanda), redução do tempo de não-produção, *just-in-time*, *kanban*³, modelos em séries reduzidas, exigência de um operário polivalente para trabalho em equipe (flexibilidade dos trabalhadores), gerenciamento pelo *stress* e pelo olhar.

Se fosse para resumir o sistema toyotista em uma frase, diríamos que é um sistema de organização da produção baseado em uma resposta imediata às variações da demanda e que exige, portanto, uma organização flexível do trabalho (inclusive dos trabalhadores) e integrada.⁴

² Ricardo Antunes. *Os sentidos do trabalho - ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 4ª ed. São Paulo, Boitempo, 2001, p. 47-8.

³ Sistema adaptado à produção, em séries restritas, de produtos variados. Uma “desespecialização” que consiste, de fato, num reagrupamento de máquinas diferentes que serão supervisionadas pelo mesmo operário. De certa forma, tem referência ao que os operários franceses chamam de “polivalência vazia”.

⁴ Thomas Gounet. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo, Boitempo, 2002, p. 29.

Contudo, este novo modelo organizacional não exclui o modelo taylorista-fordista, é uma nova forma de aprofundamento do sistema anterior, que projeta uma maior absorção da subjetividade do trabalhador: além de agir, o trabalhador deve pensar para o capital. Não é mais a rapidez do movimento que é valorizada, mas a qualidade das informações que o trabalhador pode oferecer para o capital.

Nesse contexto, a forma fetichista do capital atinge a sua forma mais perfeita, as relações sociais e humanas são cada vez mais vistas como *coisas* e vendidas como mercadorias. François Chesnais explica como, a partir do começo da década de 80, a imbricação entre as dimensões produtiva e financeira da mundialização tem se manifestado, e como o desenvolvimento do capital mundializado tem dado a aparência de autonomia total à esfera financeira:

A autonomia do setor financeiro nunca pode ser senão uma autonomia relativa. Os capitais que se valorizam na esfera financeira nasceram – e continuam nascendo – no setor produtivo. [...] A esfera financeira alimenta-se da riqueza criada pelo investimento e pela mobilização de uma força de trabalho de múltiplos níveis de qualificação. Ela mesma não cria nada. Representa a arena onde se joga um jogo de soma zero: o que alguém ganha dentro do circuito fechado do sistema financeiro, outro perde.⁵

Como descreve Francisco de Oliveira⁶, toda essa crise estrutural teve implicações na política e na economia brasileiras. Em conjunção com a crise, a depredação do Estado brasileiro, desde o começo dos anos 80, produziu uma devastação nos principais serviços públicos, como bem expressam os indicadores sociais.

Fernando Collor de Mello foi eleito em 1989, para assumir o cargo de presidência em 1990, com um projeto de modernização do país, a modernização neoliberal, cujo âmbito social mais penalizado no Terceiro Mundo foi o *trabalho*, o qual sofreu a devastadora reestruturação produtiva, acrescentada de privatizações de inúmeras empresas públicas, levando os indivíduos a se enveredarem na economia informal sem seguridade alguma. O Brasil, como os demais países da América Latina, se subjugava, então, ao Consenso de Washington⁷.

⁵ François Chesnais. *A mundialização do capital*. São Paulo, Xamã, 1996, p.241.

⁶ Francisco de Oliveira. “O Terciário e a Divisão Social do Trabalho.” In: *Estudos Cebrap*, 24, São Paulo, 1998.

⁷ Em novembro de 1989, reuniram-se na capital dos Estados Unidos funcionários do governo norte-americano e dos organismos financeiros internacionais ali sediados – FMI (Fundo Monetário Internacional), Banco Mundial e BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) – especializados em assuntos latino-americanos. O objetivo era proceder a uma avaliação das reformas econômicas empreendidas nos países latino-americanos, cujo ideário

O Consenso de Washington não tratou tampouco de questões sociais como educação, saúde, distribuição de renda, eliminação da pobreza. Não porque as veja como questões a serem objeto de ação em uma segunda etapa. As reformas sociais, tal qual as políticas seriam vistas como decorrência natural da liberalização econômica. Isto é, deverão emergir exclusivamente do livre jogo das forças da oferta e da procura num mercado inteiramente auto-regulável, sem qualquer rigidez tanto no que se refere a bens quanto ao trabalho. Um mercado, enfim, cuja plena instituição constituiria o objetivo único das reformas.⁸

O grande erro, entretanto, foi o fato de que a classe capitalista também foi atingida, e o presidente eleito para derrotar um governo de esquerda se esvaiu em recessões, corrupção e instabilidade política. Não demoraria muito a que um *impeachment*, erroneamente atribuído à luta de estudantes caras-pintadas, o tirasse do poder.

Seu vice, e posterior presidente, foi Itamar Franco, que teve uma política de continuidade ao governo Collor, e, mais do que isto, intensificou os processos de privatização e reestruturação produtiva em favor do capital. Com Fernando Henrique Cardoso não foi diferente, pelo contrário, houve um aprofundamento do projeto neoliberal:

FHC iniciou, em 1994, simultaneamente ao processo de estabilização monetária, um receituário programático que teve como consequência mais nefasta o início da desmontagem do parque produtivo no país. O Programa Collor, eliminado seu traço aventureiro e bonapartista, foi reimplantado pelo outro Fernando, com a racionalidade burguesa de um país cuja burguesia foi sempre destituída de qualquer sentido progressista. O resultado foi um monumental processo de privatização, desindustrialização, “integração” servil e subordinada à ordem mundializada, convertendo-nos em país do cassino financeiro internacional.⁹

Todo esse contexto teve implicações intensas sobre a história da Embraer e principalmente sobre suas transformações pós-privatização, em 1994. Foi arquitetada uma nova estratégia para a empresa: mudança de enfoque de mercado e execução de um plano de reestruturação profunda. Essa nova direção divergia da cultura tradicional da empresa, historicamente marcada pela excelência tecnológica do produto e dirigida pela engenharia

era essencialmente neoliberal. Às conclusões dessa reunião é que se daria a denominação informal de “Consenso de Washington”.

⁸ Paulo Nogueira Batista. O Consenso de Washington - a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. 3ª ed. São Paulo, Consulta Popular, 2001, p. 19.

⁹ Ricardo Antunes. *A desertificação neoliberal no Brasil (Collor, FHC e Lula)*. Campinas: Autores Associados, 2004, p. 37.

(“engineering driven”). Para a nova direção, essa abordagem deveria ser radicalmente transformada, no sentido de que o principal foco de atenção deveria ser o cliente e todas as ações deveriam ser direcionadas para satisfazê-lo.¹⁰

Essa reestruturação produtiva efetivada num contexto de privatização de empresas estatais, desregulamentação de direitos de trabalho e desmontagem do setor produtivo estatal correspondem a tentativas do capital recompor o seu poderio ideológico e político de dominação.

O capital é um uma relação social que procura se fortalecer em âmbito mundial, assumindo um caráter transnacionalizado. A Embraer se insere neste contexto transnacional já que tem por base a *globalização da produção*, que implica no aumento dos coeficientes de importação e em estruturas produtivas mais desverticalizadas¹¹. A análise da mundialização do capital de Chesnais (1996) permite saber quais as vantagens para o capital deste processo:

A implantação de fábricas ou unidades de produção em países diferentes tem por objetivo aproveitar os diferenciais de níveis salariais, mas também economizar na especialização. A decomposição técnica dos processos de produção permite, em determinadas condições, obter ganhos de especialização, bem como maior homogeneidade de cada segmento produtivo. As atividades podem também ser espalhadas no espaço e localizadas livremente, seja em nível das filiais, no caso da integração completa, seja por subfornecimento internacional e suprimento no exterior.¹²

O processo de liofilização - assim aborda Antunes (2001) com relação ao processo de “enxugamento” da empresa - contou essencialmente com a eliminação do excedente de mão-de-obra, cujos valores não utilizados na produção resultavam em despesas operacionais elevadas. Acrescenta-se ainda o declínio da massa salarial média no faturamento da empresa, havendo crescimento das vendas e rebaixamento salarial: a trajetória da evolução econômica da empresa demonstra que a partir do primeiro ano de privatização, os salários que vinham em ascensão, passaram a cair¹³.

¹⁰ Roberto Bernardes. “O caso da Embraer - privatização e transformação da gestão empresarial: dos imperativos tecnológicos à focalização no mercado.” In: *Cadernos de Gestão Tecnológica CYTED PGT/USP*, n. 46, 2000.

¹¹ Do total de matérias primas e componentes utilizados no processo de produção da empresa, cerca de 95% provinham do mercado internacional, sendo os 5% restantes supridos por fornecedores nacionais (dados de 1999). Dentre os fornecedores, cada vez mais existem operadores caminhando para o conceito de “just-in-time” para peças de reposição. Ao reduzir os prazos, eles podem reduzir os estoques e, conseqüentemente, reduzir custos. Mas cuja situação dos fornecedores nacionais é bastante precária, podendo ser descartados facilmente pela empresa-líder.

¹² Chesnais, op. cit., p. 131.

¹³ Dados do DIEESE e do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

Outro aspecto claro da reestruturação na referida empresa é o desenvolvimento tecnológico, com vistas a diminuir custos e gerar lucros. O computador foi o principal instrumento neste processo e aparece como a maquinaria mais avançada na atualidade. O emprego da maquinaria para o capital, segundo Marx (2002),

[...] tem por fim baratear as mercadorias, encurtar a parte do dia de trabalho da qual precisa o trabalhador para si mesmo, para ampliar a outra parte que dá gratuitamente ao capitalista. A maquinaria é meio para produzir mais-valia. ¹⁴

A grande conquista no desenvolvimento tecnológico da Embraer foi a implementação do *software* CATIA, da empresa francesa Dassault. Trata-se de um *software* muito mais poderoso e com mais recursos que o sistema CAD – Computer Aided Design, permitindo a realização do projeto em 3D (terceira dimensão) e eliminando a necessidade da construção do protótipo de madeira, uma vez que ele reproduz virtualmente no computador as condições necessárias para a realização de quase todos os testes e ajustes para a finalização do produto. A economia de tempo e custo é muito significativa pela eliminação dos tempos mortos, e é isso que o capital tem como meta.

A introdução de novos equipamentos robóticos não é feita simplesmente para eliminar operações efetuadas manualmente e substituí-las, inteiramente ou não, por uma atividade regulada de maneira eletrônica. A essa “automação de substituição” superpõe-se e combina-se uma “automação de integração”, que consiste em uma gestão informatizada dos fluxos produtivos no nível de cada seção. O objetivo disso é otimizar a combinação, no espaço e no tempo, das matérias-primas, das energias, dos equipamentos, dos homens, da informação, etc., reduzindo ao mínimo os tempos mortos no encadeamento das operações produtivas. O que assegura ao capital, além de novos ganhos de intensidade e de produtividade, economia de capital constante (tanto fixo quanto circulante) por unidade produzida. ¹⁵

Esse sistema foi atualizado no ano de 2000, com o Centro de Realidade Virtual, uma moderníssima ferramenta de trabalho que permite reduzir ainda mais o tempo de desenvolvimento de novas aeronaves¹⁶. Ocorre, deste modo, a conversão de trabalho vivo em

¹⁴ Karl Marx. *O Capital*, Livro Primeiro. 20ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002, p.427.

¹⁵ Bühr, op. cit., p. 88-9.

¹⁶ Um exemplo da eficiência dessa tecnologia: com o CRV, o avião ERJ 170 completou seu desenvolvimento em 38 meses, enquanto foram necessários 60 meses para desenvolver o ERJ 145.

trabalho morto a partir dos *softwares* que permitem à máquina informacional desempenhar atividades próprias da inteligência humana, ratificando a subsunção real do trabalho ao capital. Lojchine (1995) reafirma o aumento da importância das funções informacionais na valorização do capital:

[...] o deslocamento, para os materiais, de certas funções cerebrais confere uma importância crescente às funções de informação que reclamam trabalho intelectual e comunicação (e aí se incluem os espaços de produção) – portanto, não se pode separar a transformação da natureza material do grande desenvolvimento das funções informacionais.¹⁷

Os fatos concretos que aqui apresentamos corroboram para a reafirmação do modo de produção capitalista, que, no limite, mostra sua face mais exploradora, fragmentária e geradora de estranhamentos. A objetivação do trabalho aparece, dessa forma, como “[...] *perda do objeto e servidão ao objeto, a apropriação como estranhamento, como alienação.*”¹⁸

Com o discurso de renovação da qualidade do trabalhador na Embraer, foram demitidos funcionários com anos de experiência na empresa e com salários relativamente altos, havendo perda do conhecimento acumulado. O objetivo foi a substituição destes por um número menor de trabalhadores, porém “mais qualificado e atualizado”¹⁹. Uma parcela dos funcionários demitidos é recontratada como trabalhadores temporários, autônomos ou terceirizados, o que reduz os custos da mão-de-obra não utilizada em épocas de novos planejamentos ou de poucas vendas de aviões.

Trata-se, inicialmente, do afrouxamento das condições jurídicas (legais ou convencionais) que regem o contrato de trabalho (basicamente as condições de contratação e de demissão), implicando especialmente a possibilidade de se recorrer facilmente ao trabalho em tempo parcial e ao trabalho temporário: aqui, flexibilidade rima diretamente com instabilidade.²⁰

¹⁷ Jean Lojchine.. *A Revolução Informacional*. São Paulo, Cortez, 1999, p. 115.

¹⁸ Karl Marx. “O Trabalho Estranhado”, In: *Revista Idéias*, 9/10, IFCH/Unicamp, 2003, p. 458.

¹⁹ “Qualificado e atualizado” neste contexto estão relacionados a trabalhadores recém-formados (sem família ainda constituída), que não fariam exigências de salários tão compensadores e não teriam um histórico de resistência sindical, aceitando as condições de “não-segurança” oferecida pela empresa. Destaca-se uma tendência decrescente da média global de horas destinadas ao treinamento por empregado após a privatização da empresa, pois houve uma redução dos gastos ou verbas destinadas ao treinamento, hoje correspondente a cerca de 1% do faturamento da Embraer.

²⁰ Bühr, op. cit., p. 92.

Mesmo quando há alguns trabalhadores realmente qualificados, não do ponto de vista de conhecimentos tácitos, mas de competências, haja vista os Programas de Mestrado Profissionalizante (proferido pelo ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, conveniado à Embraer) ou o Programa de Especialização em Engenharia²¹ (PEE), promovido pela própria Embraer, o desenvolvimento da qualificação abre uma nova possibilidade de intensificação da exploração, como afirma Bernardo (2000):

[...] Se durante as mesmas oito horas a intensidade do trabalho duplicar, quer dizer, se a pessoa executar o dobro das operações dentro dos mesmos limites extremos, o tempo de trabalho despendido duplica também; a jornada passa a corresponder a duas das anteriores, ou seja, em oito horas de relógio a pessoa executa o equivalente a dezesseis horas do trabalho anterior. O mesmo se passa com o trabalho qualificado, que equivale a vários trabalhos elementares, durante uma dada jornada, o tempo de trabalho real aumenta na mesma proporção em que o trabalho se torna mais qualificado.²²

Qualificado também tem uma conotação ideológica, em termos educacionais da hegemonia do capital, aparece como aquele que detém a competência de realizar determinadas funções. Essa noção de competência não vem separada da ação, ela impõe um padrão de *polivalência e multifuncionalidade*, que caracteriza atributos muito mais do indivíduo do que de conhecimentos relacionados à sua função. O trabalhador deve estar preparado, inclusive, para mudar de profissão várias vezes na sua vida. Competência e empregabilidade juntas dão o contexto da *acumulação flexível*²³, relacionada ao modelo toyotista de produção.

A grande inovação tecnológica a ser destacada, cujos reflexos na gerência científica organizacional são evidentes, é o avião ERJ-170 (2003), que faz parte de uma nova família²⁴ de jatos, com uma configuração que oferece vantagens de redução de peso e melhor balanceamento. As mudanças recorrentes no chão-de-fábrica são inúmeras: mudanças de

²¹ O PEE utiliza-se de uma estratégia pedagógica de aceleração do aprendizado, buscando combinar a carga de especialização técnica com a transferência de conhecimento multidisciplinar, visão de negócio, melhoria das competências interpessoais, e gestão de trabalho em times de projeto. Estas são as competências necessária para otimizar os resultados (lucros) da empresa, bastante aproximados do “empregado ideal da empresa toyotista”.

²² João Bernardo. Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores – ainda há lugar para os sindicatos? São Paulo, Boitempo, 2000, p. 63.

²³ Termo encontrado na obra: HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992

²⁴ O conceito “família” é usado quando oferece a vantagem de comunalidade (na ordem de 90%) entre aviões, o que significa menor custo de infra-estrutura de manutenção, menores custos de treinamento de pilotos e pessoal técnico e a possibilidade de up-grade nos tripulantes. Reduz também o time-to-market, ou seja, as decisões de marketing são agilizadas, o produto chega ao mercado em menos tempo, cerca de dois ou três anos, metade do tempo que normalmente levaria um projeto novo.

layout, fluxo de materiais, novos programas, projetos de transformação organizacional, treinamento diferenciado, etc.

Dentre os projetos organizacionais, destaca-se o “Programa Boa Idéia” que objetiva colher sugestões para a redução de custos e melhoria da produção, valorizando o capital. Através muito mais do consentimento do que da coerção, absorve o conhecimento tácito do trabalhador e o recompensa com premiações²⁵. A empresa estima poupar cerca de US\$ 8 milhões por ano com as novas medidas sugeridas por seus funcionários. Em cinco anos, a empresa já recebeu mais de trinta mil sugestões.²⁶

A transformação substancial, porém, está na linha de produção. As aeronaves até então fabricadas pela Embraer (ERJ-135, ERJ-140, ERJ-145, entre outras), seguiam o sistema de Montagem em Linha, muito conhecido na indústria automobilística. O novo modelo, porém, se ajusta a um novo tipo de montagem, chamada Montagem em Doca. A Montagem em Linha é o sistema de produção que se caracteriza pela movimentação do produto enquanto que a mão-de-obra permanece fixa durante as etapas do processo produtivo. Já na Montagem em Doca, o sistema de produção se caracteriza por posição fixa do produto, enquanto que os vários grupos de trabalho que montam o avião se aproximam do processo produtivo quando necessário, o chamado trabalho volante.

A Montagem em Doca, além de se organizar por grupos de trabalho, dá a eles mais autonomia nas decisões e traz consigo a flexibilização da produção²⁷. Ela é, portanto, mais complexa, já que diferentemente da montagem em linha, que exigia sincronização e ciclos de produção padrões ou similares, necessita de uma logística de abastecimento à produção mais planejada e controlada.²⁸ A flexibilidade do processo de trabalho comprime os tempos mortos entre as diferentes séries produtivas, ratificando a subsunção real do trabalho ao capital, porque flexibiliza também a força de trabalho, o tempo de trabalho e o salário do trabalhador, como afirma Bihl (1999): “flexibilidade é um fator de heterogeneização e de cisão do proletariado”, ou seja, fragmenta e impossibilita a resistência operária.. E ainda, Gounet (2002) conclui que o sistema de flexibilização é “a luta patronal contra o ócio operário”, porque conduz ao mínimo o tempo não utilizado no processo produtivo.

²⁵ Premiações são elementos pensados pela gerência científica desde Taylor. No caso do ano de 2005, 95 empregados, que sugeriram mais ou melhores idéias, foram ao teatro em São Paulo a convite da empresa.

²⁶ Segundo informações do Jornal Valeparaibano de 08 de junho de 2005.

²⁷ Processo bastante aproximado ao sistema japonês.

²⁸ Entretanto, a Montagem em Linha continua sendo empregada na produção de outras “famílias” de aviões.

Aqui intervém a intensificação do trabalho: primeiramente, o operário ocupa-se por mais tempo de suas tarefas, e com mais intensidade; em segundo lugar, agregam-se às suas tarefas de produção outras operações, de controle de qualidade, manutenção dos equipamentos, limpeza do local de trabalho [...].²⁹

Contudo, todas as mudanças ocorridas no mundo do trabalho não se deram para desvencilhá-lo do sistema capitalista, mas sim para subordiná-lo e atá-lo à esfera do mercado, ratificando o estranhamento entre trabalhador e objeto de trabalho, trabalhador e processo de trabalho, trabalhador e o homem genérico.

Com esta análise histórico-estrutural procuramos demonstrar como esta empresa e a fração de trabalhadores nela inseridos acompanham as determinações sociais do capital em sua forma mundializada.

²⁹ Gounet, op. cit., p. 67.