

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Trabalho de Graduação Individual:

Memorial de um aluno-metalúrgico na graduação em Geografia

Trabalho de Graduação Individual em Geografia II

Orientadora: Prof^a Dr^a Simone Scifoni

Aluno: João Cláudio de A. Ramos

Nº USP: 5684722

São Paulo

2023

SUMÁRIO

1. <u>Introdução</u>	03
1.1. Objetivo	19
1.2. Metodologia	19
2. <u>Josué de Castro e o conjunto brasileiro no mapa mundial da fome</u>	20
3. <u>Na cidade industrial e sob moradias irregulares: a luta pelo pão</u>	23
3.1 Um lugar para a família na cidade	24
3.2 Sobre as origens urbanas desse lugar	25
3.3 Então sonho da família: deixar de ser boia-fria	26
3.4 Nossos sonhos serão os mesmos: relatos de outros migrantes na cidade de São Paulo.....	27
4. <u>O aço no dilema desenvolvimentista brasileiro</u>	32
4.1 O modo de produção fordista e sua crise	33
4.2 A produção flexível	37
5. <u>Desconcentração espacial e centralização do capital das indústrias: o caso da cadeia automotiva do ABC Paulista</u>	41
5.1 A indústria automobilística como motriz da industrialização brasileira..	41
5.2 A cadeia automobilística brasileira concentrada no ABC Paulista.....	44
5.3 O “descompromisso” do fordismo brasileiro	45
6. <u>O início da desconcentração da produção e da centralização do capital no ABC Paulista</u>	46
7. <u>Da coexistência dos modos de se (re)produzir a acumulação</u>	53
8. <u>Considerações Finais</u>	56
8. <u>Bibliografia</u>	58

1. INTRODUÇÃO

Ser curioso com os diferentes lugares por onde eu passava com alguém da família, buscar saber das histórias e cotidianos das pessoas que neles estavam e querer uma aproximação com as culturas delas sempre foi algo que me acompanhou. Um sempre que vem desde os primeiros anos de vida, quando iniciamos nossos aprendizados para além do núcleo familiar, ao mesmo tempo em que passávamos a sair dos colos dos pais durante as viagens de ônibus para visitas às capitais e interiores de MG e PR, respectivamente berço e destino principal da família em seu percurso de êxodo rural ou da terra natal. Meus pais foram dos poucos que pararam em São Paulo nessa busca por melhores condições de vida e por aqui nasci (em 1982) e cresci. Mais especificamente, em um dos tantos bairros carentes de São Bernardo do Campo, a Vila São José.

A partir de 1981, com os pais ainda grávidos, moramos de favor nos fundos da casa de amigos deles. Todos os adultos deste logradouro eram militantes associados das causas operárias, via sindicalismo (Sindicato dos Metalúrgicos do ABC) e também via um então criado partido político (Partido dos Trabalhadores), ao mesmo tempo em que fiéis católicos identificados com a Teologia da Libertação e, consequentemente, integrantes também das CEBs (Comunidades Eclesiais de Base).

Alguns anos depois e a convite dos padres da paróquia do bairro, minha família fora morar em um barraco dentro do terreno da igreja para, assim, zelarem por ela e seu entorno. Havia um projeto da comunidade para se erguer de alvenaria a sede da recém criada Paróquia Jesus de Nazaré e seria importante alguém de confiança estar responsável pelas rotinas logísticas e de segurança do local.

Com pai então metalúrgico e mãe professora, foi mesmo com estas referências e agora aluno de escola que aprendi que, não apenas aqueles primeiros interesses citados como também muitos outros que se apresentariam depois, poderiam estar catalogados didaticamente dentro de uma ciência chamada Geografia, embora no ensino fundamental ainda não tivéssemos clareza do que é Ciência.

Sem dúvida as professoras e os professores da então EEPG (Escola Estadual de Primeiro Grau) Nilo Campos Gomes, incluindo minha própria mãe, sabiam muito bem do que falavam e explicavam da 1^a à 7^a séries, mas não se denominava dentro da sala de aula ciências humanas,

exatas ou da natureza. Apenas tínhamos como identificação, na assim chamada grade horária, as matérias. Sequer disciplina era uma palavra conhecida para além de seu cunho ordeiro comportamental. Sim, nesta escola havia uma casinha para a família de um policial militar, uma prática dentro das escolas públicas nas décadas de 80 e 90.

No início de 1996 foi sancionado no Estado de São Paulo o decreto nº 40.673 que instituía o Programa de Ação de Parceria Educacional Estado-Município e a EEPG Nilo Campos Gomes passou a ser parte da parceria. Agora ela estaria sob gestão municipal e não atenderia mais aos alunos da 6ª série em diante.

Nesse 1996 já não morávamos mais no barraco junto à igreja. A sede da paróquia já estava praticamente construída e a família já tinha crescido e conseguido pagar a entrada em um terreno próprio no mesmo bairro para subir sua casa sob autoconstrução, esforço que ainda continua. Esse ano também seria o da minha formatura no até então 1º Grau, mas, como mencionado, essa conclusão precisou ser feita em outra escola.

A EEPSG (Escola Estadual de Primeiro e Segundo Grau) Brazília Tondi de Lima era até mais próxima de nossas moradas, da antiga na igreja e da até hoje atual, porém, por ser um colégio muito grande, com alunos mais velhos e também com vários problemas internos (muitas brigas entre os estudantes e falta de professores, por exemplo), meus pais sempre preteriram ela em favor daquela onde minha mãe lecionava (e assim o faz até hoje, embora essa minha ex-escola tenha duplicado seu ambiente construído e, daí, dividida em duas).

Mudanças de espaços de convivência, mudanças de professores, mudanças de colegas de turma, mudanças advindas da puberdade. Muita coisa nova e algumas preocupações chegando para toda a família também. Estudar o agora chamado Ensino Médio próximo de casa, porém, em uma escola com tantos problemas ou tentar uma vaga em escolas supostamente melhores no centro da cidade?

No final deste único ano no Brazília (como a escola é normalmente chamada), nós do 8º ano (ainda o último do ciclo e agora com novo nome) recebemos a visita de um universitário em estágio obrigatório para o seu curso. Foi ele quem nos explicou que na cidade havia uma escola pública de ensino técnico integrado ao médio e que era muito boa. Segundo ele, a Escola Técnica Estadual (ETE e, atualmente, Etec) Lauro Gomes era uma referência para todo o Grande ABC, mas também por isso, muito concorrida, o que a fazia recorrer a vestibulinhos para a seleção de seus novos alunos.

Nesse bate-papo é que descobrimos o que seria o Centro Paula Souza, o tamanho de sua rede educacional e o filtro seletivo ao qual impunha aos egressos do agora chamado Ensino Fundamental.

Não foi um oitavo ano muito produtivo para os formandos. Eram muitas as aulas vagas por falta de professores, além de também ser exatamente aquele o momento em que estudantes de diversas escolas do bairro se reuniram nessa unidade escolar maior e, obviamente, cada um vindo com suas cargas de facilidades ou dificuldades de aprendizagem. Para a nova realidade escolar, eu estava muito bem alicerçado com o que trouxe do Nilo Campos Gomes, porém, isso não era o suficiente para pleitear uma vaga na tão concorrida ETE Lauro Gomes e a informação sobre como se dava o processo seletivo desta chegou muito tarde para nós.

Isso motivou o universitário/estagiário a abrir aulas de reforço em sua área de estudos (exatas) aos sábados. A escola abriu seus portões e aqueles estudantes do oitavo ano que gostariam de prestar o vestibulinho passaram a frequentar uma sala de aula também aos sábados. Mas foram poucos os encontros (menos de 10) e, para o ensino médio-técnico, não deu certo o ingresso para a maioria de nós e, inclusive, para mim.

Eu não sabia que havia escolhido o curso e horário mais concorridos. Por indicação do meu pai, na época ainda metalúrgico, optei por tentar uma vaga noturna em Processamento de Dados. Segundo ele, para melhores postos de trabalho nas grandes indústrias do ABC, conhecimento de informática seria essencial. Era o que ele percebia de dentro das diversas fábricas por onde trabalhava.

Naquela oportunidade, não deu certo com a ETE, mas deu certo em outras duas provinhas feitas também para início de estudo em 1997. O ensino profissionalizante em mecânica sob período integral no SENAI Almirante Tamandaré e o concurso de bolsa de estudos em uma escola particular de São Bernardo do Campo. Esta era ainda mais desconhecida para mim, mas fora onde meu pai completou os estudos do antigo 2º Grau via curso supletivo e também onde se oferecia o tão falado ensino médio integrado ao técnico em Processamento de Dados no período noturno.

Décadas atrás, para grande parte dos migrantes em São Paulo, estar nesse lugar objetivava, principalmente, melhorar suas condições financeira e de saúde via trabalho. Fui criado sob essa perspectiva, mas também sob um guarda-chuva de consciência política de base para além dos incentivos aos estudos profissionalizantes.

Considero que o curso do SENAI me valeu muito mais do que o ensino médio-técnico. Ao menos para um futuro próximo isso estava claro para mim. Estudar programação de computadores sem ter computador em casa de fato limitava nosso desempenho no viés técnico da escola de ensino médio-técnico. E, como se tratava de um curso noturno, de uma formação sob pouca carga horária e, ainda, esta tendo que abranger disciplinas técnicas, meu ensino médio ficou mesmo defasado frente a um curso regular. Tive, por exemplo, apenas 1 ano de estudos em Geografia, outro 1 ano de História, 1 ano de Biologia, outro 1 ano de Química e nenhum de Sociologia ou Filosofia, por exemplo.

O SENAI era mesmo mais eficiente em seu propósito e por conta dele, bem como assim que formado, acabei entrando no meu primeiro e único emprego remunerado já em uma grande montadora de veículos e com 17 anos de idade. Falo em emprego remunerado porque a rotina interna dentro de uma escola profissionalizante de período integral (e com recursos) também considero como trabalhosa, tanto é que parte dos meus colegas de turma ali estavam já sob o registro em carteira de trabalho por indústrias do ABC. Diferentemente de nós que entramos nas vagas de ampla concorrência, eles ganhavam dessas empresas suas bolsas de aprendiz, vales transporte e alimentação, além de ao final de cada semestre, terem que registrar ponto dentro das fábricas que os empregavam para cumprimento de estágios.

Mas junto com esse emprego na Mercedes-Benz do Brasil (MBB), ou melhor, poucos meses antes do início dele, o ano 2000 também foi de, finalmente, eu ser aluno da ETE da cidade (a única, apesar dos enormes PIB e população de São Bernardo do Campo). Já não precisava mais do ensino médio, mas continuei os aprendizados do SENAI agora na escola vizinha (ETE e SENAI dividem muros no centro de São Bernardo). E, apesar de não estar empolgado, também foi um ano de se tentar avançar nos estudos de informática. Para isso, mais uma vez por incentivo dos meus pais (que me trouxeram em casa o caderno do candidato já com a ficha de inscrição para ser preenchida), prestei o vestibular da Fundação Santo André (FSA) e acabei entrando no curso de Matemática com Ênfase em Informática (hoje chamado de Sistemas de Informação).

Tudo era técnica e mediada por adultos, enquanto que aquilo que me tocava desde a infância sobre lugares, pessoas, cotidianos e culturas era deixado de lado, dados como não importantes. Grande equívoco não ter tido voz para falar com a família sobre isso, mas uma vez dentro de uma indústria enorme, daquelas dos sonhos de toda uma geração que não mais a minha, entender que, na verdade e empiricamente, nem tudo era técnica foi revelador para mim.

Aproximei-me demais dos companheiros de trabalho mais velhos. Alguns com idade para serem meus avôs. Eles apareciam ultrapassados para outros jovens da minha geração/formação que por lá chegavam, mas eu gostava de conversar com todas as pessoas. E de todos, esses companheiros mais experientes carregavam muitas histórias, falavam sobre de onde vinham e como era a cultura lá onde nasceram, enfim, muitos eram ainda analfabetos em escritas, porém, anciões de vivências e entendimentos do nosso entorno e do mundo, com clareza sobre o porquê ali estavam e sobre o quê, quando e como fazerem para não serem “atropelados” pelas máquinas.

Diferentemente da geração mais experiente, a minha se adaptava facilmente a qualquer pedido das chefias. Chefias no plural porque nós tínhamos a famigerada flexibilidade operacional com a qual podíamos ser realocados de tarefas ou de setores da fábrica a depender das prioridades das demandas produtivas, embora eu tenha ficado mais ocupado nas linhas de produção relacionadas aos motores dos veículos. Era uma fábrica de ônibus e caminhões, portanto, de motores enormes e movidos à diesel, mas com diferentes potências e tecnologias abarcadas também, o que exigia diferentes técnicas para uso de mais ou menos máquinas automatizadas, ou seja, como leituras de Milton Santos depois explicaria, uma coexistência no mesmo tempo e espaço entre os modos de produção fordista e toyotista (produção flexível).

Mas voltando às pessoas, as tensões diversas na rotina de trabalho nunca acabavam e me vi porta-voz de muita gente frente às chefias diretas e diretorias, seja sob um viés técnico, seja sob uma ótica de luta por melhorias de condições de trabalho, estando esta umbilicalmente ligada a pedidos de diminuição de ritmos de produção. Eu também estava nesse trabalho e de fato ficávamos exaustos ainda no meio do expediente. Definitivamente, mesmo com diferentes chefias (gestores, na linguagem corporativa), todas as linhas de montagem por onde eu passava se assemelhavam quanto às correrias para cumprimento das tarefas, em detrimento dos inúmeros discursos oficiais de segurança no trabalho em primeiro lugar.

Foram vários anos nessa única profissão registrada em carteira (montador), mas sob muitas funções envolvidas. Profissionalmente falando, é o cargo que teoricamente exige menos formação técnica. Porém, com a crescente mudança geracional dos trabalhadores, esse lugar exigia cada vez mais uma enorme capacidade de lidar com conflitos, com pessoas muito diferentes umas das outras, postos de trabalho insalubres, etc.

Para tanto, os representantes dos trabalhadores legalmente escolhidos eram de suma importância. Há grande disputa política para se estar nesses cargos e, muitas vezes, estávamos com a cédula de votação na mão para escolher entre pessoas alinhadas ao sindicato versus alguém com propostas dúbias, as quais muitas vezes podiam até ser consideradas como patronais.

Apesar de alguns convites, nunca cheguei a me candidatar como representante oficial dos trabalhadores. Também para isso há distintos níveis hierárquicos e, diferentemente do trabalho braçal de linhas de montagem, na prática não se existe jornada de trabalho fixa para quem se dispõe a representar um coletivo. Seja essa representação para a turma da montagem de motores, seja as de outros tantos setores internos à fábrica ou seja à nível da categoria profissional como um todo, regional e nacionalmente falando.

No meu terceiro ano de trabalho eu já estava cansado de não ter uma rotina mais previsível para os dias. Explico:

No ano de 2001, o de finalização do curso técnico em mecatrônica na ETE Lauro Gomes (vespertino) e segundo ano de faculdade na FSA (noturno), eu já estava efetivado no emprego (desde o 3º mês de contrato, na verdade). Para dar conta dos estudos, precisei entrar em um acordo com a chefia para ter uma jornada de trabalho diferenciada até a conclusão do ensino técnico. Portanto, era algo que não demoraria muito, pensava e argumentava eu.

O turno de trabalho I, como chamam, foi a solução. Então, continuei entrando na fábrica às 05h30, mas saia pouco mais de 1 hora antes dos demais companheiros do setor, às 13h45. No entanto, para completar a jornada semanal de horas em contrato, passei a ir para a fábrica também aos sábados. Pode parecer superficial tal informação, mas tal estratégia seria imprescindível também alguns anos depois.

Essa primeira mudança de horário tinha tudo para dar certo, se não fosse o fato de eu estar com 18 anos de idade e, por conta disso, também obrigado a me alistar em alguma instituição das Forças Armadas.

Não apenas não bastou eu explicar à instituição sobre tantos compromissos já demandados para com os estudos e o trabalho, como me aparentou que, exatamente por mostrar suposta responsabilidade nesta complicada logística e atribulada rotina, o Exército Brasileiro decidiu pela minha servidão obrigatória por um ano em suas dependências.

Esse serviço militar não ocupava o dia inteiro à exceção dos plantões, porém, não tive como justificar mais tempo diário fora da empresa. A saída acabou por ser o trancamento da matrícula na Fundação Santo André e nova mudança no horário de trabalho. Agora este seria na turma da madrugada, pois já maior de idade e, assim, sem impedimentos legais.

Para além de informalmente ser porta-voz de demandas dos trabalhadores das seções de trabalho do momento, essas necessidades de mudanças particulares nos horários de trabalho entendi que passaram a soar como abusos para as chefias. Definitivamente não eram, porém, aquele funcionário flexível para com suas funções, em menos de um ano assim já não estava mais, ainda mais quando os plantões semanais no Tiro de Guerra do Exército 02-078 se davam em dias úteis e, então, entregávamos as justificativas das faltas diretamente no RH (Recursos Humanos) da empresa. Viramos uma espécie de problema para a “boa gestão” dos trabalhos das pessoas e tal animosidade dos superiores hierárquicos acabou não cedendo num futuro próximo após a minha liberação dos serviços militares obrigatórios um ano depois e com volta para o turno da manhã (chamado de A), neste, sem trabalhos aos sábados.

Pois esse um ano depois seria 2002, ano eleitoral para todos os brasileiros e brasileiras. Tínhamos lado e, como não podia ser diferente naquele momento, tal lado estava mais alinhado à campanha do Partido dos Trabalhadores, principalmente para o pleito ao governo federal. Apesar de “caras feias” por parte, principalmente, dos gestores ou candidatos a isso, não abrimos mão de conversar com todos(as) os(as) colegas de trabalho sobre a importância do momento.

O ano passou, a eleição chegou, o candidato considerado representante da classe trabalhadora ganhou e o João continuou observador e reivindicando melhorias diversas para o dia a dia da correria do chão de fábrica. E, para minha surpresa e por mais estranho que possa parecer, foram nestes mesmos chãos de fábrica que, como dito, reencontrei o que me encantava no lidar com pessoas e lugares diferentes, ao mesmo tempo em que me vi dentro de um ambiente, por definição, conflituoso entre empregador e empregados e, muitas vezes, também entre funcionários mais antigos e as novas gerações. Por conta do histórico familiar de formação política de base + formação técnica profissionalizante + querer saber das histórias e culturas das pessoas + aproximação com o sindicalismo, percebi estar não em algum desses lugares, mas sim em todos ao mesmo tempo (parafraseando a professora Sandra Lencioni, quando esta se referia à uma outra indústria, a da construção civil).

Eram muitas as dúvidas sobre quais lugares eram estes frente ao nosso dia-a-dia, frente ao restante do país, frente ao restante do mundo. A Mercedes-Benz era uma empresa multinacional e não por acaso recebíamos visitas de muita gente de várias partes do mundo. Será que lá de onde eles vêm os trabalhadores precisam correr tanto como nós? Aliás, existem trabalhos de chão de fábrica também na Alemanha, sede da empresa? Ouvia dizer que nas plantas fabris da Europa e EUA as condições de trabalho e os salários eram melhores, mas...não se trata da mesma empresa? Não éramos todas e todos importantes para o “brilho da estrela”? Por que a produção anualmente bate recordes e mesmo assim há sempre empecilhos para reajustarem os salários ou até ameaças de facão (demissões em massa)?

Precisei de algum tempo para encontrar respostas não só para essas como para muitas outras questões que praticamente todos os dias apareciam. Também precisei desse mesmo tempo para desacelerar um pouco a rotina de estudos e trabalho.

Como a matrícula na primeira tentativa de graduação já estava trancada, refleti melhor sobre qual era ela e decidi por buscar outra formação. Alguma outra que me encantasse também criativamente e não necessariamente pensando em preparação para o trabalho atual.

Em uma conversa de rotina com companheiros de profissão, um deles falou na roda de conversa que conhecia uma escola de música muito bacana e respeitada numa cidade vizinha. Era a Fundação das Artes de São Caetano do Sul.

Já estávamos em meados de 2003 e nosso grupo de interessados em músicas resolveu coletivamente fazer os testes classificatórios dessa outra Fundação, também instituição pública, embora também com mensalidades, como a FSA.

Estávamos em 5 e deu certo o ingresso de todo mundo na escola, ainda que musicalmente falando, cada um gostasse ou tinha familiaridade com gêneros musicais diferentes.

As aulas eram muito legais, mas o horário integral delas em um único dia (sábado) pesava bastante quanto ao cansaço. Continuei na escola em 2004, porém, novas informações e horizontes chegaram de surpresa até mim já no início do ano.

Conheci uma pessoa muito bacana e inteligente durante um treinamento multisetorial da empresa. Estávamos em um mesmo curso dentro da escola SENAI interna a essa planta fabril da MBB e foi nessa oportunidade que fiquei sabendo melhor sobre o que era e onde era a USP

(Universidade de São Paulo). A Débora era estudante do 4º ano em arquitetura nesta universidade e tinha acabado de entrar em um estágio na MBB. Ela me explicou sobre quão grande era esta instituição, bem como fez esclarecer o que era uma universidade pública e com ensino de excelência gratuito.

Pode soar estranho para alguns, mas de fato de onde vim e também onde eu frequentava cotidianamente, não tive oportunidade de saber com propriedade sobre esses tipos de informações. Falo de desde o então ensino primário até a vida profissional em uma multinacional.

Achei encantadoras as possibilidades de aprendizagens e por conta dessa nova amizade criada, fui convidado a conhecer pessoalmente o campus da Capital e, com maior nível de detalhe, o conjunto residencial para estudantes de baixa renda (CRUSP), onde a Débora morava.

Foi como se eu estivesse abrindo uma grande janela e encontrado outro mundo ao conversar com tantos estudantes de diferentes lugares, de diferentes culturas, de diferentes cursos. Era uma expansão enorme de possibilidades de descobrir pessoas e suas histórias. Sim, aquelas coisas que já citei que me tiravam da monotonia de um trabalho exaustivo e muitas vezes também repetitivo.

Mesmo que informalmente, essa turma ia me explicando cada um um pouco do seu curso, cada um um pouco sobre o que era e de que tamanho era o vestibular da Fuvest, quais foram as estratégias de estudos usadas para cada um conquistar sua vaga, etc.

Acreditei que neste pra mim novo mundo, também poderia caber mais um egresso da periferia da metrópole e parei o curso de música para, no lugar, me matricular em um cursinho preparatório para vestibulares. Já estávamos no meio do ano de 2004 e a modalidade de estudos pré-vestibulares possível se chamava intensivo.

A essa altura das interações, a amizade com a Débora já estava se tornando um namoro e, apesar de muito incentivo dela e dos novos amigos, não deu certo a minha primeira tentativa de também ser aluno USP. Eu ainda não havia assimilado muito bem que, diferentemente das experiências anteriores em salas de aulas, se não estudássemos muito também fora dela, dificilmente teríamos sucesso nesse novo objetivo.

Para 2005 teria que ser diferente. E de fato foi, lembrando que ainda não existia a UFABC (Universidade Federal do ABC) nem em São Bernardo, nem em Santo André, e que a

USP e a Unifesp (Universidade Federal de São Paulo) eram as universidades públicas mais próximas da minha casa ou trabalho.

E, pois, logo no início desse ano que se mostraria decisivo, soubemos da abertura de um novo cursinho pré-vestibular em São Bernardo e, por ser o primeiro ano do Poliedro na cidade, as condições financeiras para seus possíveis alunos eram excelentes para quem como eu tinha renda de operário. Tais condições ficaram ainda mais possíveis após o concurso de bolsa proposto pela escola e admito que estava tranquilo pagar R\$70,00/mês para recuperar as defasagens do EM e usufruir muito além do básico das aulas.

Parte da nova estratégia para os estudos já era por mim conhecida e repeti-la. Era aquela de trabalhar de segunda-feira à sábado para poder sair diariamente mais cedo da fábrica e, então, também chegar mais cedo no cursinho. Sim, passei a ir direto do trabalho para essa nova escola que, também como parte de um incentivo extremamente pouco usual, permitia que eu tirasse uma soneca de uns 20 min em um sofá que tinha por lá assim que eu chegasse (por volta das 14h15). Era o tempo exato para que chegasse também o intervalo de aulas da turma de período integral, quando o sofá precisaria estar liberado.

Estava ótimo esse acordo pra mim, mas a sra. Mariza, coordenadora do cursinho Poliedro e a quem serei eternamente grato, foi se solidarizando ainda mais e me cedeu algumas gavetas de suas mesas de trabalho para eu guardar as apostilas de estudos. Mais incrivelmente ainda, Mariza perguntou-me se eu não queria aproveitar a geladeira da copa dos funcionários para guardar os ingredientes do lanche que eu fazia assim que a rápida soneca terminava, e, se não bastasse tanta ajuda, a professora de inglês deste cursinho pré vestibular, a Bruna Tradoss, nos contemplou com a isenção da mensalidade no curso extra de reforço semi-intensivo que ela abriria no mesmo espaço escolar já no segundo semestre do ano.

Inacreditável a perseverança das pessoas daquela escola e isso foi contagioso. Muito carinho com os(as) funcionários(as) e professores(as) tínhamos todos nós, alunos e alunas.

Minhas aulas começavam as 19h, então, das 14h50 até 18h50 era o tempo exato para eu revisar todo o conteúdo passado nas aulas do dia anterior e também fazer a maior parte dos exercícios propostos. Assim, a perspectiva de fazer uma boa prova da Fuvest só crescia, como também só crescia o compromisso e afeto com a Débora, maior incentivadora de que uma universidade pública era para ser de qualquer um que a desejasse.

Mas, como eu dizia, com tanto afeto evolvido não demoramos para ficarmos grávidos.

Em meados de outubro de 2005 tivemos o teste positivo para aquele feijãozinho que depois de “nascer” se chamaria Joana.

O choque de realidade me deixou claro que aquele próximo exame da Fuvest (para 2006) seria decisivo, pois, se deixado para um outro momento de curto prazo, seria ainda muito mais difícil passar o dia inteiro fora de casa para trabalhar e estudar para um vestibular como esse. Era essa a oportunidade por conta da escola preparatória + a necessidade por a bebê ainda não ter nascido e, um esforço final frente aos estudos precisava ser feito.

Eu já estava com minhas férias vencidas na empresa desde abril e, decidi tentar usufruir integralmente desse direito no tempo prévio ao exame de primeira fase.

Quando estamos em um cargo que “qualquer um pode ocupar” dentro de uma empresa com mais de 10.000 funcionários, os entraves para se buscar acordos como mudança de horários de trabalho ou pedido de férias costumam ser menores.

Consegui essas férias, assim como também deu certo a passagem para a 2^a fase do exame de ingresso na USP, então, agora eu precisava encontrar novas soluções para tentar ir bem também nos três dias das avaliações dissertativas de janeiro do ano seguinte.

A resposta veio em um comunicado da MBB no início de dezembro.

A fábrica, em acordo com o sindicato da categoria, decidiu conceder férias coletivas de 15 dias para os setores produtivos, logo, para as linhas de montagem de motores, inclusive.

Aí, nem precisei negociar muito. Pedi para ser liberado das inspeções anuais de inventário (contagem de estoques, por exemplo), que só é possível ser feito com a produção parada e combinei de emendar alguns dias de folga (tiradas do banco de horas acumulado) com essas férias coletivas.

Deste modo e sob tais condições ao longo de 2005, como planejado e inconsistentemente perseguido via estudos, a 11º vaga do curso de Geografia noturno de 2006 na USP era minha e onde por aqui ainda estou. Inconsistentemente estou.

Falo em contínua insistência porque essa graduação já começou difícil para mim. Inicialmente e antes de minha filha nascer, obviamente, menos pela carga de estudos e mais

pela impressionante cisão que eu assim entendia entre o que muitos colegas de aulas debatiam sobre o proletariado, por exemplo, e minha carga de experiência no próprio corpo enquanto metalúrgico há mais de 6 anos.

Passei a morar no CRUSP junto à minha companheira para compartilhar as necessidades, as dificuldades e também as alegrias da gestação da Joana. Meu emprego continuava em São Bernardo do Campo e por conta disso, passei a usar outra linha de ônibus das opções de fretados da MBB.

Eu embarcava neste às 04h40 no ponto da Marginal Pinheiros junto ao muro do Jockey Club de São Paulo, todavia, não estava dando certo os horários entre os ônibus regulares que serviam à USP e a chegada a tempo no ponto do muro do Jockey. Então, passei a fazer esse primeiro percurso de bicicleta, saindo 04h10 do bloco F do CRUSP e guardando a bicicleta no posto de gasolina próximo ao ponto de ônibus mencionado.

Não sei pilotar moto, mas comprei um conjunto de capa de motoqueiro para os dias de chuva ou garoa e, assim, iniciamos a insistência de um agora aspirante a geógrafo e metalúrgico já com uma carga mínima de experiência sobre o mundo do trabalho.

“A revolução não seria televisionada”, mas pra mim ficava cada dia mais complicado acreditar nela enquanto que trabalhadores em suas tomadas de consciência mal conseguiam dormir. Menos de 4 horas de sono é tão insalubre quanto trabalhar no pátio da fábrica de sol a sol ou com o dia inteiro chuvoso, ou ainda, se internamente ao prédio das linhas de montagem, com o uniforme molhado de óleo diesel, quando no posto de trabalho de regulagem das bombas injetoras dos mais de 100 motores que passavam por ele diariamente.

Mas nossa filha estava para nascer em junho desse primeiro ano de curso (2006) e era preciso pensar em estarmos os 3 em um lugar com segurança jurídica para todos. Já há alguns meses eu estava com uma carta de crédito de consórcio imobiliário contemplado junto à Caixa Econômica Federal via lance com recursos do FGTS e, em abril, encontramos um apartamento pequeno à venda próximo à universidade, mas também próximo ao ponto do ônibus fretado. Esse era o primeiro dos objetivos da agora família.

Após muita desconfiança por parte da senhora (já idosa) então proprietária e única moradora do pequeno apartamento, ela entendeu que carta de consórcio também era uma modalidade de crédito seguro e que não se tratava de golpe o nosso interesse no imóvel. Foram

dois meses de tratativas burocráticas e a transferência do imóvel se deu apenas no início de junho, quando também as 42 semanas previstas de gestação chegariam.

Mas o apartamento precisaria passar por uma grande reforma antes de ser habitado agora por uma família de 3 pessoas e a Joana não esperaria tais obras terminarem.

Foram 5 meses de trabalhos nesse canteiro por conta dos recursos mensais já no limite e, enquanto isso, mãe e filha se mudaram para o interior do estado após o trancamento de matrícula da Débora na FAU.

Agora meus pais já tinham seu primeiro carro e, então, fiquei com esse veículo emprestado para poder buscar materiais da obra e, como já estávamos fora do CRUSP, esse veículo Gol 1.0 serviu também de cama para mim no Butantã (na garagem do apartamento em reforma) até outubro. Era muito sono já para ir até São Bernardo depois de acordar de madrugada no Butantã, cumprir jornada de trabalho na fábrica em São Bernardo, buscar material de construção civil metrópole à fora e, de volta à Zona Oeste da capital de SP, eventualmente ajudar o pedreiro em algumas coisas no apartamento para só depois assistir às aulas noturnas do bacharelado em Geografia. Qualquer minutinho de descanso valeria a pena, ainda que estes fossem dentro de um carro pequeno e acompanhado dos pernilongos do Rio Pinheiros.

Quando as obras pesadas terminaram e as meninas enfim vieram conferir como estava a nova morada, “elas” gostaram tanto que já ficaram nela, mesmo sem mobiliário algum praticamente. Assim, Débora voltou para seu curso na FAU (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) em 2007 e Joana passava o dia em uma creche.

Minhas considerações frente aos debates em sala de aula da graduação em Geografia estavam ficando cada vez mais internas a mim mesmo. Uma sensação de não pertencimento ao espaço acadêmico era crescente e, agora, não apenas pelo distanciamento afetivo e físico da maioria dos colegas de sala como também por eu não conseguir ir para além desse espaço. Ou seja, não dava para participar de grupos de estudos, eu não me via em condições de cumprir um projeto de iniciação científica, a leitura de textos obrigatórios estava ficando cada vez mais incompletos, não havia tempo para sequer conhecer o CEPEUSP (Centro de Práticas Esportivas da USP), o papel de porta-voz dos colegas de trabalho junto aos superiores hierárquicos obviamente não iria se repetir para o grupo de colegas discentes, enfim, infelizmente o cansaço cada dia mais se colocava na ordem do dia.

Em contrapartida e apesar de dar conta integralmente apenas das discussões e explanações dos docentes em sala de aula, muita coisa reveladora o curso de Geografia me propiciava. Dos aprendizados quanto a abordagens das pessoas nos trabalhos de campo às interpretações dos fatos políticos, econômicos e sociais do país e do mundo globalizado, da teorização de práticas minhas e de terceiros à partir de exemplos claros do chão de fábrica e o *modus operandi* de gestão de pessoas e recursos de uma empresa multinacional sob divisão internacional do trabalho ao entendimento do papel de um novo sindicalismo para o contexto em que vivíamos, tudo me fazia entender o que era ser geógrafo em seu dia-a-dia, em seu olhar privilegiado sobre o mundo habitado e não habitado e para se buscar melhorias para esse dia-a-dia de uma sociedade próxima ou de um mundo inteiro.

Em 2008, por exemplo, o mundo passou por uma grande turbulência econômica por conta da quebra de alguns bancos estadunidenses sob o estopim de insolvência nos seus créditos imobiliários. Por coincidência, minha família estava pagando por um outro tipo de crédito imobiliários aqui no Brasil, mas também nesse Brasil, um clima de terror se impôs nas Bolsas de Valores de todo o mundo. E tal clima se apresentou na ponta do setor produtivo brasileiro também por conta do estouro da bolha dos outros.

Ao longo do ano houve demissão em massa na MBB e muito medo de perdas de emprego para quem ficava se instaurou no ambiente de trabalho. Minha renda era a mais estável na nossa casa, pois a Débora ainda era bolsista no nível da graduação e entendi que eu precisava buscar outros resguardos para o caso da perda do emprego e ainda débitos do imóvel a pagar.

Foi quando em 2009 dei início ao curso de licenciatura em Geografia. Precisei diminuir a quantidade de disciplinas matriculadas no bacharelado e era necessário insistir, era necessário pensar mais ainda para além das preocupações de estudante e seu cronograma de estudos. Era necessário reduzir despesas dentro de uma casa com criança ainda na primeira infância ou aumentar o salário. Um dilema de praticamente toda família urbana brasileira.

A saída encontrada foi, mais uma vez, mudar de turno na empresa para cumprir a jornada durante a madrugada e, então, reduzir o total semanal de horas trabalhadas, já que havia um acordo coletivo costurado pelo sindicato de não habilitarem esse turno aos sábados para a produção, porém, tendo direito ao acréscimo do adicional noturno nos rendimentos. Com esse acordo entre patrão e empregados organizados via sindicato, não se alterava tanto os

rendimentos do salário ao fim do mês para nós sob regime horista no contrato social de trabalho, porém, era possível se reduzir a jornada de trabalho..

Das 21h45 as 05h45 era um horário mais sossegado operacionalmente falando para as tarefas de chão de fábrica, porém, a adaptação orgânica do corpo e o ajuste de horários na rotina de uma casa de 3 estudantes (pai, mãe e filha) foi por demais complicada. Com isso, meu rendimento em ambos os cursos, bacharelado e licenciatura, acabou caindo bastante. Tinha dias que precisava perder aulas no vespertino por não ter dormido pela manhã pós-trabalho e minha primeira repetência durante a graduação se deu nesse contexto.

Foi quando, apesar de muito satisfatório em termos de retorno do aprendizado, inclusive trazendo aqui para o 4º capítulo desse trabalho de conclusão de curso parte do que se foi produzido na disciplina Geografia das Indústrias, acabei perdendo os créditos dela por motivo de falta, uma a mais do que o tolerável. De qualquer forma, anos depois voltei a me matricular nessa disciplina e, finalmente, consegui concluí-la satisfatoriamente também em termos de frequência.

Inclusive, aproveito para deixar aqui registrado meu agradecimento à professora doutora Sandra Lencioni:

Em um pós-prova onde precisei extrapolar o horário da aula (dessa vez noturna) para passar à caneta e à limpo as reflexões que fiz sobre a referida atividade, esta professora muito solidariamente me deixou na porta de casa em uma carona (no caminho do trajeto normal dela), visto que os ônibus coletivos regulares internos ao campus já tinham passado praticamente todos para o lado de fora da Cidade Universitária.

Não entrei no curso de Geografia ao final da adolescência como muitos dos colegas da turma de 2006. Nesse perfil etário, lembro-me, inclusive, de outro estudante então metalúrgico na Volkswagen. Pouco tempo depois do nosso início nesses estudos, esse colega me disse ter pedido a conta dessa outra montadora alemã de veículos para se dedicar um pouco mais aos estudos e aos estágios da licenciatura.

Também não posso dizer que nesse ano de 2006 eu estava totalmente estruturado economicamente e profissionalmente para ser pai. Para muitas pessoas, 23 anos é uma idade de amadurecimento de projetos para em breve já colhê-los finalizado.

Digo isso porque hoje entendo que, apesar do “privilegio” de, a depender do horário de trabalho, ter o ônibus fretado da empresa (em coparticipação) para ida e volta do trabalho, era nada saudável estar diariamente percorrendo 50 km por dia sob o trânsito da metrópole paulista.

Quando a ida para a fábrica se dava durante a madrugada para o trabalho no turno da manhã (único turno com ônibus fretado disponível para o Butantã), essa viagem era tranquila e silenciosa, então, em 1h de viagem chegávamos ao pátio da empresa.

Já a volta, acontecia em uma viagem que começava às 15h20 e terminava pouco depois das 17h15. Eram, então, quase duas horas tentando ler algum dos textos pedidos na graduação antes que a dor de cabeça começasse ou uma hora e quarenta minutos observando

Seguindo o trajeto de volta da linha do ônibus, eram também momentos de observar diariamente o processo de desindustrialização no eixo da via Anchieta em SBC (São Bernardo do Campo), de testemunhar o crescimento desordenado de habitações precárias, como na cidade dormitório de Diadema. Já à partir da passagem pelo metrô Conceição da linha 1 (azul), ver no mesmo quadro de paisagem urbana a sede do Banco Itaú e pessoas em situação de rua pelas calçadas; de me inconformar com a inexistência de transporte público de massa que ligasse o ABC às zonas sul e oeste da capital, como no eixo da avenida dos Bandeirantes. Esta, por exemplo, evidente locus da cidade em sua caótica dinâmica de tráfego com cada dia mais motoqueiros em suas rotinas de subemprego e sabendo que muitos desses ainda alugam tais motocicletas (e hoje também bicicletas) para fazerem seus trabalhos.

Eram quase duas horas diárias para também acompanhar a verticalização desenfreada com mudanças no uso e ocupação daqueles solos no eixo da Marginal Pinheiros, principalmente, para se erguer arranha-céus corporativos. Ou ainda, já após descer do primeiro ônibus, observar como os transeuntes corriam dentro da estação de trem/metrô Pinheiros para chegarem mais rápido do que a maioria na baldeação de trem e, assim, conseguirem ao menos entrar no primeiro vagão que aparecer às suas frentes. Ou, então, observando desde 2006 nesse mesmo trajeto, um termômetro da situação econômica do país através da existência ou não de crianças, jovens e mulheres vendendo algo nos semáforos.

O que será que Josué de Castro escreveria hoje ao se deparar diariamente com essas realidades? Mudaria algo daquela denúncia que ele atualizou na 10^a edição (1967) de seu livro “Geografia da Fome. *O dilema brasileiro: pão ou aço*”, o qual nos orienta teoricamente no capítulo 2 ?

1.1 OBJETIVO DO TRABALHO

Mostrar como a Geografia trouxe respostas teóricas para problemas que minha até então experiência no mundo do trabalho não entendia. Para mim era tudo muito irracional, porém, aprendi e senti no corpo que tantas mazelas e abusos faziam parte de uma lógica (re)produtiva.

1.2 METODOLOGIA

A partir da reunião de alguns trabalhos feitos durante as disciplinas Geografia Urbana I¹, em 2008, Geografia da População² e Geografia das Indústrias³ (neste caso, em dupla com Anderson Santos), ambas em 2009, além de Trabalho de Campo em Geografia I⁴, em 2010, foram organizados seus conteúdos e produzidos articulações buscando olhar criticamente para esse conhecimento produzido.

¹ Disciplina FLG 0560 cursada no 2º sem. de 2008 com a Profª Drª Ana Fani A. Carlos

² Disciplina FLG 0561 cursada no 1º sem. de 2009 com o Prof. Dr. Fábio Bettioli Contel

³ Disciplina FLG 0562 cursada no 2º sem. de 2009 com a Profª Drª Sandra Lencioni

⁴ Disciplina FLG 0435 cursada no 1º sem. de 2010 com a Profª Drª Simone Scifoni

2. JOSUÉ DE CASTRO E O CONJUNTO BRASILEIRO NO MAPA MUNDIAL DA FOME

Tendo como título "Estudo do Conjunto Brasileiro", no derradeiro capítulo da obra "Geografia da Fome. *O dilema brasileiro: pão ou aço*", seu autor, o geógrafo Josué de Castro, sintetiza o que ele chama de mosaico alimentar do país, reafirmando ser sim essas terras uma das áreas de fome do mundo. Isso em 1946, primeira edição da obra, e também na 10º edição publicada 21 anos depois, em 1967.

Esta edição do livro acima identificado foi por nós estudada em 2009 durante a disciplina Geografia da População, ministrada pelo Prof. Dr. Fábio Bettioli Contel, tendo tal estudo gerado o texto resumo que em parte se segue e o qual nos oferece um grande esclarecimento sobre quem, no fim e por questões estruturais do sistema socioeconômico capitalista no qual estamos inseridos, sofre com a fome ou desnutrição no Brasil.

Estamos falando da classe trabalhadora, em grande medida oriunda de migrantes de origem camponesa agora nas cidades e, também por isso, tal referência bibliográfica é por nós resgatada aqui nesse memorial. Até porque, para além da minha própria família e de colegas de trabalho citados logo na introdução, poderemos perceber que grande parte das pessoas por nós entrevistadas um ano depois para estudos em outra disciplina (Trabalho de Campo em Geografia I) e que mencionaremos uma a uma logo mais no capítulo 3, não por acaso corroboravam em suas histórias em muito naquilo que o trabalho de Josué de Castro e as discussões em sala de aula nos ensinara.

E com tamanho processo de êxodo rural consequente da fuga pela sobrevivência em cidades da industrialização localizada (neste memorial representada pelo capítulo 4) também identificada por Josué, o dilema do pão ou aço ao invés de seus desenvolvimentos concomitantes não se mostrou superado. O capítulo 3 também tenta exemplificar isso.

Para que, mesmo 21 anos depois de lançado seu livro, Josué de Castro fizesse em 1967 uma reafirmação de que o Brasil “é sim uma das áreas de fome no mundo”, esse autor faz questão de lembrar que seu método de pesquisa não foi baseado em dados estatísticos, mas sim, apoiado por eles. Como dito pelo próprio autor na introdução do seu trabalho, ele utiliza-se do método geográfico para o estudo da fome, pois o considera “o único método que (...) permite estudar

o problema em sua realidade total, sem arrebentar-lhe as raízes que o ligam subterraneamente a inúmeras outras manifestações econômicas e sociais da vida dos povos." (CASTRO, 1967, p. 14).

Para Josué, isso causa uma grande diferença quando na elaboração de quadros sociais os mais realistas possíveis em suas faces qualitativas, objetivo do seu trabalho.

Recuperando o passado histórico do país, o autor justifica a situação alimentar então atual à herança econômica, política e em certa medida até cultural (o "fique rico depressa" foi o exemplo dado) advinda do modelo de desenvolvimento colonizador imposto a essas terras, desde as primeiras extrações desenfreadas de recursos naturais (incluindo a fertilidade do solo pelas monoculturas de exportação) até o "progresso de fachada" (representado pelas estradas de ferro, por exemplo) o qual desenvolvia o "já desenvolvido", setorial e territorialmente, em detrimento de uma integração econômica nacional.

Integração essa desejada por Josué de Castro e, para ele, caminho para um desenvolvimento econômico-social autêntico. Todavia, para tal integração e então autêntico progresso, "uma melhor distribuição da riqueza e um mais justo critério de investimento nas diferentes regiões e nos diferentes setores das atividades econômicas do país" (CASTRO, 1967, p.270) seriam as premissas, segundo o autor.

Premissas não seguidas inclusive em governos mais recentes e emancipatórios, dizia Josué, referindo-se, principalmente, ao período pós 1930, quando apesar do estatístico crescimento econômico de base industrial (como o crescimento da renda *per capita*), este na verdade, ao negar as tais premissas, acabava por catalisar as desigualdades regionais e setoriais.

A consequência disso, segundo o autor, seria, inclusive, a autonegação do desenvolvimento em marcha, visto que o baixo poder de compra da população rural, o não aumento dos salários operários dada a inflação sobre os alimentos, bem como o inchamento populacional dos grandes centros urbanos (sem condições de incluir todos os migrantes no mercado de trabalho), impossibilitariam cada vez mais o escoamento da produção industrial crescente.

Estamos observando, então, que também no momento histórico vivido, relatado e denunciado por Josué de Castro, haveria uma questão estrutural nesse sistema socioeconômico onde “desenvolvimento em marcha” caminharia junto com existir à até acentuar populações

famintas e/ou subnutridas no campo ou na cidade. No sistema capitalista, mesmo sob suas diversas fases, a fome de muitos existe para alimentar a sempre crescente riqueza de poucos, ainda que estes muitos passem toda uma vida trabalhando. Se esse trabalho se dá para si ou para outros, isso também dirá se estado de fome ou subnutrição se encerraria ou não. Aliás, bom nos atentar que muito do que muitos chamam de empreendedorismo hoje, não passa dos há longas datas conhecidos subempregos.

Desde quase 8 décadas atrás, para Josué, um papel mais efetivo do Estado (com também efetiva participação popular) na intervenção econômica com vistas a atenuar tais desequilíbrios e buscar um bem-estar social da coletividade estava cada vez mais urgente. Uma política desenvolvimentista dirigida a sanar *necessidades históricas* (as correções dos diversos desequilíbrios já expostos). O primeiro dos passos identificados por esse geógrafo era claro: uma profunda mudança nas estruturas de base, a começar pela mais retrógrada e resistente delas, a estrutura agrária, sendo que essa não existiria sem levarmos a cabo uma política de reforma agrária.

No momento da elaboração deste trabalho de graduação individual estamos em meados de 2023 e, não por coincidência, mas sim pela lógica reprodutiva do capital, sem as profundas mudanças tanto na estrutura agrária brasileira denunciada por Josué há tanto tempo, quanto na estrutura socioeconômica desigual.

Tempo esse que até pareceria curto quando pensamos nas origens dos latifúndios brasileiros; na exploração da terra sob monoculturas a depender de seus preços no mercado internacional das hoje chamadas *commodities*, em detimentos de produção e distribuição de gêneros alimentícios inibidores da fome endêmica, quantitativa, qualitativa ou epidêmica e da subnutrição crônicas identificadas biológica e territorialmente por Josué de Castro e até os dias atuais espalhadas pelo território brasileiro; na porcentagem entre o tamanho das áreas cultiváveis e a mínima quantidade de detentores de suas propriedades; na máxima quantidade de intermediários entre a produção quando alimentícia e a grande massa da população, hoje predominantemente urbana.

3. NA CIDADE INDUSTRIAL E SOB MORADIAS IRREGULARES: A LUTA PELO PÃO

São nas grandes cidades de hoje que nos deparamos com trabalhadores que chegam a transportar comida o dia inteiro (entregadores em motocicletas, por exemplo), apesar de, em grande medida, suas jornadas de trabalhos estarem acompanhadas de alimentação subnutricional ou até fome, próprias e/ou em seu núcleo familiar.

Estar passando fome também significa estar sujeito a aceitar empregos precários quando esses aparecem e chega a parecer inacreditável como ofertantes de trabalhos fazem questão de a cada dia (ou a cada demissão de funcionário) enxugarem os honorários propostos. Não o bastante, também pressionam por menos direitos para seus empregados por saberem que, em desespero, essa massa despossuída e que depende da venda de sua força de trabalho acaba se sujeitando àquilo que lhes aparece como fonte de um mínimo de renda.

Se não conhecêssemos a essência das forças que o capitalismo impõe para uma crescente exploração do trabalho por uns, talvez nos conformaríamos com o que chamei de “parecer inacreditável”, o que não é o caso. Até porque, para além disso, denúncias e resgates de trabalhadores sob regimes análogos à escravidão ainda não nos deixam responder a Josué de Castro que as sugestões deles para com o papel do Estado brasileiro frente ao combate à fome e subnutrição foram plenamente atendidas.

Vejamos, então, a partir de partes de dois trabalhos acadêmicos realizados um em 2008 para a disciplina Geografia Urbana I e outro em 2010 para a disciplina Trabalho de Campo em Geografia I, como se deram algumas experiências de vida para migrantes que encontramos na cidade de São Paulo.

Começaremos com uma grande família que encontrou nos arredores do Campus Capital da Universidade de São Paulo seu lugar de morada e trabalho na nova cidade:

3.1 UM LUGAR PARA A FAMÍLIA NA CIDADE

Pertencente a um ambicioso e inovador projeto urbanístico para sua época na cidade de São Paulo, o Centro Industrial Jaguaré, idealizado em 1935 pelo engenheiro Henrique Dumont Villares tinha, segundo o próprio engenheiro, a “localização estratégica” e os amplos lotes como principais vantagens para as indústrias que ali se instalassem.

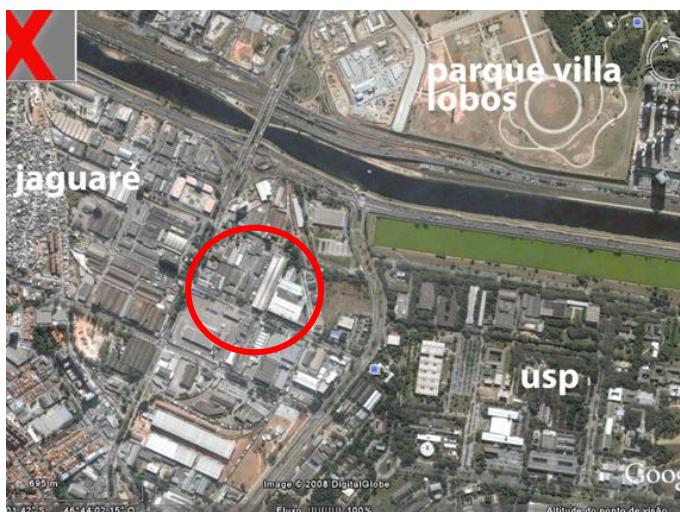
Após a retificação do Rio Pinheiros na década de 40, diversos ramais da Estrada de Ferro Sorocabana partiram da estação Presidente Altino em direção ao centro industrial. A melhoria na infraestrutura logística catalisou a vinda das indústrias.

Nas décadas seguintes, o estímulo do Estado brasileiro para com o transporte rodoviário levou a mudanças nas estratégias industriais. Ainda assim, o Jaguaré continuava a ser localmente vantajoso para os industriais.

Já a crise da produção industrial nacional da década de 80 e fins de 70 atingiu muitas das empresas do Jaguaré. Parte delas foi embora, levando consigo, sua parte na circulação de matéria-prima e mercadorias por vagões de trens.

Nos ramais ferroviários já não se via o trem todos os dias. Um retirante recém chegado na cidade e recém empregado no armazém da Cooperativa Agrícola de Cotia do bairro, o Sr. Zezão, também percebeu isso. Achava ele um lugar para ficar (demarcações vermelhas nas figuras 1 e 2) e, mais além, um lugar que poderia “acolher” a família Teodoro Lopes que ficara na cidade de Bandeirantes, no Paraná.

Figura 1



Fonte: Google Earth

Figura 2



Fonte: Google Earth

Desta forma, o Sr. Zezão, pagou sua promessa de tirar sua família da condição de trabalhadores boias-frias. Foi o que nos contou Osvaldo Teodoro Lopes, o “Tio Vavá”, irmão do já falecido José, o Sr. Zezão.

Em conversa emocionada, Tio Vavá continuou a contar um pouco mais sobre a história de sua família naquele local.

No ramal entre as avenidas Torres de Oliveira e Marechal Mário Guedes, os Lopes construíram de imediato 5 “barracos”, 3 deles ocupados por casais, incluindo a do Sr. Zezão.

Apesar da saída de algumas indústrias, emprego não faltou para nenhum deles. As melhores condições encontradas em São Paulo então, incentivou as cunhadas a chamarem suas famílias também: famílias Leite e Soares.

Em 1981, os 48 “barracos” atuais já estavam ocupados pelos parentes e, na década seguinte, o ramal deixou definitivamente de ser corredor de mercadorias recém industrializadas para se circular pessoas.

3.2 SOBRE AS ORIGENS URBANAS DESSE LUGAR

Assim como a indústria surgiu como a “anticidade” como afirma Lefebvre (1971, p.83), sua sobrevivência condicionada à reprodução ampliada do capital pode de certa forma criar novas cidades dentro da então área industrial. Essa foi a hipótese inicial com a qual fomos à campo.

O fragmento aqui estudado e hoje conhecido como Vilinha, no Centro Industrial Jaguaré, há cerca de 30 anos teve sua primeira mudança de função. Passou de espaço de circulação de mercadorias através de seus trilhos para espaço de circulação e repouso de pessoas através de seu amplo “quintal” e poucos barracos.

Tal permuta pode até ter-se iniciada de uma racionalidade empresarial de redução de custos e tempo de circulação pois, ao mesmo tempo em que as indústrias da região passaram a privilegiar o transporte rodoviário para suas matérias-primas e produtos finais, um funcionário do bairro, percebendo a nova dinâmica de circulação, viu na ocupação das margens do trilho da ferrovia estadual uma forma de reduzir seus custos e tempo gastos para se chegar ao trabalho.

A realidade que se formava nesse espaço com a vinda de migrantes parentes desse primeiro morador, no entanto, não mais acompanhava a racionalidade empresarial. Tratava-se agora da, segundo Lefebvre em *Espaço e Política* traduzido por Andrade e Martins (2008, p.81), racionalidade urbana a qual, ao longo da história dessa vilinha, iria se contrapor à empresarial, pois, ao mesmo tempo em que o bairro se desvalorizava do ponto de vista imobiliário, a vilinha de uma viela só e, ocupada praticamente também por uma família só (cerca de 35 casas), melhorava cada vez mais as condições de suas moradias, ainda que sem qualquer participação efetiva (talvez até proposital) do Estado.

3.3 ENTÃO SONHO DA FAMÍLIA: Deixar de ser boia-fria

A cada transformação que o espaço do Centro Industrial Jaguare passava, de acordo com os novos ciclos da acumulação capitalista e sua incessante busca por reprodução ampliada, a vilinha tornava-se cada vez mais uma das centralidades do bairro.

Muitas das indústrias abandonaram seus galpões, transformando o bairro em “território-reserva”, na concepção de SIMONI-SANTOS (2006, p.08). Ao mesmo tempo, muitos dos moradores operários _os quais um dia foram boias-frias_ passaram a ser porteiros, serventes, faxineiros dos residenciais do Butantã ou da Universidade de São Paulo, portanto, de mão-de-obra do setor secundário para o terciário da economia. Mantinham, dessa forma, uma renda mínima capaz de continuar a garantir uma cada vez “melhor condição”, segundo o Tio Vavá.

Poderíamos traduzir tal dinâmica como aquela capaz de garantir sim uma maior e fertilmente reprodutiva inserção dessa família no ciclo do modo de produção capitalista, em qualquer fase e face que este esteja. Desde àqueles cafezais e canaviais do Paraná, os abates no frigorífico Wilson, os ensacamentos de batatas na Cooperativa Agrícola de Cotia ou o manejo de fertilizantes na ITAP (histórico do registro em carteira em São Paulo, o qual o Tio Vavá, hoje aposentado por invalidez, nos fez questão de mostrar).

Analizando o relato dos moradores, trabalhar próximo pode realmente propiciar “melhores condições”. Ainda que seu papel no ciclo reprodutivo do capital não tenha mudado, a sensação de explorado em sua força de trabalho diminui, pois a menor jornada de trabalho assim faz. Desse ponto de vista, o sonho se realizou.

3.4 NOSSOS SONHOS SERÃO OS MESMOS: Relatos de outros migrantes na cidade de São Paulo

Com um dos trabalhos de campo realizados durante o curso da disciplina de mesmo nome em 2010⁵, ficou muito claro para nós alunos o quanto hostil a cidade industrial também poderia ser para com os sonhadores que nela chegaram por questões de sobrevivência.

Nos bairros paulistanos do Bom Retiro e Luz, tivemos a oportunidade de conversar com alguns desses migrantes que continuavam a passar fome ou subnutridos mesmo já retirantes das áreas um dia mapeadas por Josué de Castro em 1946.

Na Praça Cel. Fernando Prestes, por exemplo, encontramos e conversamos com uma senhora idosa e em situação de rua.

Com cerca de 65 anos, ela disse “morar” no banco da Praça Cel. Fernando Prestes há dez anos.

Apesar de ter apenas alguns momentos de lucidez, havia muitas informações inconsistentes ditas por elas. Ainda assim, contou-nos rapidamente um pouco de sua história:

Nascida na Bahia, veio para São Paulo há 50 anos para trabalhar em casa de família. Depois, trabalhou em uma fábrica de botões na Cantareira e em confecções de judeus e coreanos. Na época de nossa conversa, disse que vivia da venda de panos de prato e caderno e que não era incomodada pela polícia, apesar de o lugar onde se abrigava fosse logradouro, além da ETESP (Escola Técnica Estadual de São Paulo), do quartel do Comando Geral da Polícia Militar de São Paulo, além de vizinho do batalhão da ROTA (Rondas Ostensivas Tobias de Aguiar), também pertencente à PM paulista.

Já também próximo dali, no Parque da Luz, algumas das conversas foram posteriormente registradas e, apesar de, infelizmente, eu não encontrar o caderno com as anotações dos nomes das pessoas, transcrevo dentre as conversas, as seguintes:

⁵ Disciplina Trabalho de Campo em Geografia I cursada no 1º sem. de 2010 com a Profª Drª Simone Scifoni

A-) Senhora aguardando parente

Por volta de 60 anos, essa capixaba utilizava o parque como local de encontro, tanto que estava ali aguardando um parente. Junto com este, dizia ela, iria ao Bom Retiro fazer as compras do mês (busca suas mercadorias para revenda uma vez por mês). Estava alia à trabalho, portanto. Sugeriu que o atraso do parente poderia advir da dependência dele no transporte por ônibus.

Já aproveitando a infraestrutura do metrô que a trouxe desde o bairro onde mora (Liberdade), essa senhora fez questão de observar que chegara mais cedo para não deixar de aproveitar a oportunidade para “passear pelo lindo jardim do parque”, embora sentia-se desconfortável no local, pois às vezes era confundida com prostitutas. “Mas hoje o parque está muito melhor que antigamente”, disse ela.

B-) Prostituta

Outra pessoa também estava ali à trabalho.

Naquela oportunidade, uma mulher nos disse estar separada do marido que em São Paulo conheceu. Essa baiana de 35 anos contou-nos que veio para essa metrópole com 21 anos de idade para trabalhar em casa de família.

Morava em Carapicuíba, onde durante a semana cuidava dos dois filhos, vendia produtos da fabricante de cosméticos Avon e se deslocava demais pelo bairro para isso.

Já aos finais de semana, como outra estratégia de sobrevivência, ia para o Parque da Luz (de ônibus + trem) fazer “bico” como prostituta até às 19h, já que tinha que voltar para casa para cuidar dos filhos.

Considerava o parque seguro pois não havia brigas entre as profissionais do sexo e nem consumo drogas entre elas. “Prostituir-se na rua é bem mais perigoso que no parque”, afirmou. Disse ainda que existiam também muitas prostitutas novas de idade no parque, na estação e próximo aos bares do entorno, o que acirrava a concorrência por programas.

Quanto aos clientes, disse que não tem judeus (há muitos morando ou trabalhando no bairro) entre eles, mas sim brasileiros, bolivianos e coreanos, a quem chamou de legais, mas pechincheiros.

O entorno da Estação Júlio Prestes da CPTM, bem como a Praça Princesa Isabel também foram pontos de parada nesse trabalho de campo. Foram nesses espaços que encontramos muito mais pessoas em situação de rua e trago abaixo um pouco do que duas delas nos contou, bem como um breve relato que uma vendedora ambulante compartilhou sobre sua rotina de trabalho.

C-) Mulher em situação de rua (usuários de crack)

Usuária grávida de 08 meses fumando “coletivamente” crack. Disse que somente a Associação Judaica prestava auxílios a eles. Veio de Minas e contou não ter dinheiro para voltar. Emocionada, explicou-nos que não fez um bom acompanhamento da sua gestação (pré-natal), de forma que ainda não sabia o sexo da criança. Afirmou ainda não saber o que seria dessa criança quando ela nascesse.

Outro usuário que nos observava ao lado interferiu o bate-papo para dizer, enfurecidamente, que o governo estava acabando com o espaço deles, fazendo referência à demolição da antiga rodoviária da cidade.

Essas duas pessoas faziam parte de um grupo de cerca de 100 usuários que se dispersaram imediatamente à chegada da PM, a qual apenas os “enxota” dali como coisas e não faz prisões e /ou apreensões de traficantes ali infiltrados.

D-) Homem em situação de rua

Apesar de aparentar não estar em total lucidez, alguns aspectos puderam ser considerados à partir de uma longa conversa, já que esse homem nos apresentou, de forma orgulhosa e ao mesmo tempo preocupada, todos os seus documentos.

Nascido no interior de São Paulo em 1957, veio para a capital para trabalhar na construção civil. Assim o fez por 15 anos e há cerca de 10 anos (no caso, por volta dos anos 2000) vivia na rua, mais especificamente em frente à Estação Júlio Prestes e em albergues, entre eles o Abrigo Boracéia da Barra Funda.

Apesar de não ter antecedentes criminais (talvez uma das razões da preocupação e questão em apresentar-nos um atestado) já praticou muitos pequenos furtos.

Disse-nos, ainda, que um dia teve constituída uma família, porém, naquele momento seus filhos moravam no interior do estado e daí que considerava que, provavelmente, estava abandonado pela família devido ao alcoolismo.

E-) Vendedora ambulante

Paulistana de 59 anos, disse que tinha perdido seu companheiro recentemente, mas ainda não conseguia a pensão do INSS. Em 2010, ano do nosso encontro, ela contou que pagava R\$ 300,00 por mês de aluguel em uma pensão nos Campos Elíseos, onde havia um quarto grande com fogão e banheiro coletivo.

Essa trabalhadora falou que fazia tudo à pé no entorno da pensão, inclusive a venda de produtos de café da manhã no seu carrinho de feira todos os dias da semana, com a exceção do domingo. Disse, ainda, que a fiscalização de ambulantes vem sendo feita pela PM e que, normalmente e embora não apreendam as mercadorias, os policiais pedem para que os vendedores “vazem”.

Voltando agora àquilo que Josué de Castro sugeriu como sendo papel do Estado uma política econômica planificadora capaz de mitigar as desigualdades sociais e suas consequentes eliminação de situações de fome, suponho que policiais em nome do Estado pedirem para trabalhadores pararem de trabalhar e saírem de onde estavam, definitivamente o deixaria perplexo, principalmente mediante à naturalização que situações como essa têm tomado nos dias de hoje.

Dias que, após outros e outros, nos fazem desacreditar que a resolução das fontes da fome e subnutrição do povo brasileiro seja alcançada brevemente, visto que a sociedade como um todo parece-nos estar por si só doente.

Não é racional do ponto de vista humano que até iniciativas de organização de trabalhadores para que se consiga uma melhor distribuição dos bens naturais do país como, por exemplo o acesso a terras produtivas, sejam tratados por uma parcela considerável da população como iniciativas criminosas e merecedoras de repressão por parte do Estado. Só muita desinformação e medos de fantasmas vermelhos explicam isso. E claro, é papel da educação e formação política resolver isso.

Da repressão a uma vendedora ambulante numa praça à repressão física e política de movimentos sociais como o MST (Movimento dos Trabalhadores Sem Terra), inclusive, alvo atual de uma CPI em pleno Congresso Nacional e tocada por representantes do povo democraticamente eleitos. Esses exemplos cotidianos negam integralmente o esforço humanitário, intelectual e político que pessoas como Josué de Castro se empenharam em elaborar e compartilhar visando o bem viver sob um bem se alimentar universal.

Já em 1946 esse geógrafo afirmava categoricamente também sobre a necessidade de uma grande reforma agrária e que, para tanto, era imperativo e medida exigente “a participação de todos os brasileiros verdadeiramente patriotas para ser realizada em termos de interesse coletivo” (CASTRO, 1967, p. 286). Não foi isso que vimos recentemente os autodeclarados patriotas fazerem de forma organizada e entusiasmada, vide o que houve em Brasília no dia 08/01/2023.

Há muitas crises em nossa sociedade, apesar de a crise nutricional e ética se apresentarem há séculos. Sendo assim, no capítulo 4 abordaremos mais teoricamente algumas destas crises que, de forma sistêmica, atingem a todos nós, ainda que pensemos estar geograficamente longe delas.

4 O AÇO NO DILEMA DESENVOLVIMENTISTA BRASILEIRO

Neste capítulo 4, traremos como resgate um trabalho final de disciplina feito em dupla com o colega de sala Anderson Santos para a disciplina Geografia das Indústrias, cursada no segundo semestre de 2009 e sob a docência da Profª Drª Sandra Lencioni.

Como motivação para estar nesse memorando, entendo que tal trabalho dialoga bastante com o que Josué de Castro entendia como necessário para a eliminação dos problemas nutricionais e de segurança alimentar dos brasileiros: o desenvolvimento industrial e este incentivado pelo Estado. Porém, como também pensado por Josué, uma concentração territorial no processo de industrialização acabaria por não ajudar a resolver a questão da fome no país, mas sim até catalisá-la. Será que apenas a posterior descentralização desse capital pelo interior do país trouxe os benefícios almejados por Josué Castro frente ao combate à fome e subnutrição?

Vejo que uma concentração e décadas depois desconcentração territoriais tenham sido o caso da indústria automobilística no Brasil, da qual e na qual, fui testemunha de corpo presente de que também nela havia exploração da mão-de-obra dos trabalhadores, por mais direitos que estes tivessem conquistado. Também nela precisávamos lutar por melhores salários.

Falo em corpo presente e exploração porque compartilho aqui que doenças ocupacionais e mentais das quais hoje sou sintomático surgiram também por conta desse ambiente de produção, pressão e desvalorização salariais intensas. Como exemplo, cito que há em meu nome Comunicados de Acidente de Trabalho (CAT) - por esforço repetitivo nos dois ombros - junto ao Ministério do Trabalho e Emprego do Governo Federal. Documentos estes gerados pós perícias do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e da equipe de medicina do trabalho da empresa, e somente por conta disso, algum respaldo ainda nos é garantido.

Vi também nesta proposta de trabalho de final de disciplina (este capítulo) a oportunidade de refletir e buscar teorizar um pouco mais sobre muito daquilo que explanei como vivências de chão de fábrica na introdução deste trabalho de conclusão de curso. Logo, apesar de tal capítulo ter-se originalmente sido construído em dupla há 14 anos, considero-me parte importante desse processo de tentativa explicativa, principalmente para aqueles que não tiveram essa experiência prática e no corpo de horas, dias, meses e décadas de linha de montagem, afinal, são 23 anos dessa história, embora os últimos destes afastado por doença.

4.1. O MODO DE PRODUÇÃO FORDISTA E SUA CRISE

Para entendermos o sistema fordista é necessário, antes, compreender o princípio da organização científica do trabalho promovida por Frederick Winslow Taylor (1856-1915), pois o fordismo se origina a partir do taylorismo.

Na prática desde os fins do séc. XIX, os princípios de organização científica do trabalho, segundo Taylor, giram em torno de três ideias centrais: a importância essencial da preparação do trabalho (e seu corolário, a distinção radical entre concepção e execução); a pesquisa sistemática da economia de gestos e de movimentos; e a utilização máxima da máquina. (Grande encyclopédia: Larousse Cultural. 1988, p. 5722)

O taylorismo padronizou o tempo, os modos e os costumes no trabalho, dando novo impulso à divisão do trabalho; sistematizou a ação dos operários, analisando seus resultados, criando regras gerais e também definiu estritamente as tarefas a serem cumpridas, eliminando movimentos improdutivos.

As práticas tayloristas se generalizaram no início do século XX por mostrarem efetivamente a maneira de se elevar a produção fabril. Ao limitar os tempos mortos e determinar o menor tempo possível para a execução de cada tarefa, o taylorismo realmente consegue aumentar a produção; no entanto, ao aumentá-la e paralelamente não estimular a sua demanda, o taylorismo caminhou para uma crise de proporções catastróficas: desemprego, quebra de indústrias e superprodução. O que resultou, somado a outros fatores, na quebra da bolsa de NY em 1929.

E é nesse contexto que se enquadram as práticas denominadas fordistas. O sistema fordista se estabeleceu por meio de uma série de escolhas individuais, corporativas, institucionais e estatais, “muitas delas escolhas por políticas feitas ao acaso ou respostas improvisadas às tendências de crise do capitalismo, particularmente em sua manifestação na Grande Depressão dos anos 30.” (BOTELHO, 2000, p.13)

A produtividade em alta escala e um consumo correspondente são as bases nas quais se assenta o fordismo. E para tal, no âmbito das técnicas científicas, é implementada a esteira de produção “(...) o que levou a um considerável aumento da produtividade. Ocorre uma economia de tempo para a produção através da fixação do trabalhador em postos de trabalho, característica espacial marcante no interior da indústria fordista.” (BOTELHO, 2000, p.15)

Outros dois fatores auxiliaram em muito na alta produtividade alcançada pelas indústrias: Um foi o advento da “economia de escala”, na qual padroniza-se o produto, barateando-o, juntamente com as “diminuições de custo de produção devido ao aumento de dimensão da unidade de produção” (BRÉMOND & GÉLÉDAN, 1988, p.130). O segundo aspecto é a adoção da verticalização na produção industrial, configurando-se pelo domínio de todas as etapas de produção: do controle de matérias-primas, passando pelo transporte, até a confecção do produto final. Concentrando e centralizando, dessa forma, o capital.

ARRIGHI, citado por BOTELHO (2000, p.22), lembra que:

(...) havendo internalizado toda uma sequência de subprocessos de produção e de troca, desde a obtenção dos insumos primários até a entrega dos produtos finais, esse novo tipo de empresa capitalista ficou em condições de submeter os custos, riscos e incertezas da movimentação de mercadorias, através dessa sequência, à lógica racionalizadora da ação administrativa e do planejamento empresarial a longo prazo. (ARRIGHI, 1996, p. 248)

Ainda segundo BOTELHO (2000, p.23), o processo de centralização e concentração do capital mencionado anteriormente,

Materializa-se no espaço através da concentração das atividades industriais em alguns pontos do território. O local privilegiado é a cidade, em geral a grande cidade, equipada com infraestrutura e mercados eficientes (de mão-de-obra, de capitais, financeiro, de matérias-primas, consumidor).

Entretanto, o aumento da produtividade e do consumo em massa não seriam possíveis sem a construção e manutenção do dito “compromisso fordista”. O qual se constituiu das relações entre a classe trabalhadora - seus sindicatos -, a grande corporação e o Estado⁶.

⁶ Após os anos 30, o Estado passa a intervir na economia e uma de suas teorias fundamentais é o keynesianismo. Este propõe ações por parte do Estado que visem estimular setores chave para o crescimento da produção e do consumo, como o de transportes, o de construção civil e o de energia elétrica, o qual, além de impulsionar as atividades industriais torna os operários consumidores de eletrodomésticos (BRÉMOND GÉLÉDAN, p.205.)

Além disso, nesse momento, cria-se o chamado “estado de bem-estar social”. Destarte, o Estado adquiriu função reguladora sobre o salário de maneira direta – complementando-o – ou indireta – por meio do seguro desemprego e da assistência médica gratuita –, garantindo, por exemplo, que os operários permaneçam consumindo. “A ideia da participação do Estado nas negociações salariais, como mediador ou como ator do jogo, é muito importante para que seja caracterizado o “compromisso fordista”. (BOTELHO, 2000, p.19)

Com o Estado mantendo suas relações de “financiador do capital e da reprodução da força-de-trabalho” (BOTELHO, 2000, p.32), fazendo com que a massa trabalhadora adquirisse maior poder de compra e emprego estável – juntamente com o investimento maciço e contínuo em tecnologia por parte das grandes empresas –, o sistema fordista de produção e regulação cresceu e se expandiu.

No entanto,

(...) a partir dos anos 70, a ‘Era de ouro’ do modo de produção capitalista marcada pelo círculo vicioso de crescimento econômico, expansão espacial do capital e das relações capitalistas de produção e relativa estabilidade social, dá lugar a uma crescente incerteza sobre o futuro do sistema capitalista. O ciclo de prosperidade se rompeu. (BOTELHO, 2000)

Antes de qualquer especulação sobre os acontecimentos que motivaram a crise do sistema fordista, é relevante destacar o pensamento de Milton Santos sobre como as crises são estruturais no modo capitalista de produção e acumulação: “O processo da crise é permanente, o que temos são crises sucessivas (...), a crise é estrutural. Por isso, quando se buscam soluções não estruturais, o resultado é a geração de mais crise”. (SANTOS, 2004, p.35)

Não obstante essa concepção, uma das razões que geraram a crise do sistema fordista foi a tendência “natural” de contínuo aumento do capital fixo – meios e objetos de produção – em relação à diminuição do uso de mão-de-obra – capital variável – por uma série de motivos, entre eles o da obtenção cada vez maior de lucros. “A desvalorização da força de trabalho sempre foi a resposta instintiva dos capitalistas à queda de lucros”. (HARVEY, 2004, p.179)

Ademais, o uso intensivo de tecnologia, demandando menos tempo e menos pessoal, abalando o pleno emprego, o consumo e a produção em massa, se impõe sobremaneira como

um dos motivos que corroeram os alicerces sobre os quais se assentou o compromisso fordista, gerando a crise do sistema.

Observamos que no bojo do próprio fordismo criaram-se condições para a intensificação do uso do capital e da mão-de-obra, em detrimento do número de trabalhadores utilizados no processo produtivo. Assim, sua base de organização da produção acabou por ser descaracterizada de forma irremediável. E a sua base de ‘consumo de massa’ também passa a ser abalada, pois não se criam mais condições para um ‘emprego em massa’ que gere indivíduos aptos a consumir – a insegurança e instabilidade no mercado de trabalho e o crescente desemprego são óbvios freios ao padrão de consumo de massa. (BOTELHO, 2000, p.35)

Botelho (2000, p.36) aponta também o acirramento das pressões competitivas por mercados e insumos mais vantajosos como um dos causadores da crise. A intensificação da competitividade entre as grandes empresas levou a um aumento do valor das matérias-primas, encarecendo o produto final; resultando na procura de “ambientes novos, nos quais o contrato social do trabalho era fracamente respeitado ou inexistente”. Dessa forma, dinamita-se o alicerce das relações íntimas empresa-sindicato que mantinha em bom funcionamento o “compromisso fordista”.

Além disso, em 1973 estoura a Guerra do Yom Kippur entre árabes e israelenses, resultando na 1º crise de petróleo – a outra ocorre em 1979 com a tomada do poder no Irã pelo Aiatolá Khomeini. “Logo após o início das hostilidades, os países árabes exportadores de petróleo decretaram um brusco aumento dos preços do combustível e estabeleceram o boicote do seu fornecimento ao EUA e aos países europeus simpáticos a Israel.” (Grande enciclopédia: Larousse Cultural. 1988, p. 6164)

Esse choque do petróleo cai como uma bomba em inúmeros segmentos da economia; haja visto a importância de uma matéria-prima fundamental como o petróleo ser barata e acessível, tanto à produção, quanto ao mercado, para o bom desenvolvimento de um sistema de acumulação solidificado sobre o consumo e a produção em massa.

A crise do petróleo em 1973 “mudou o custo relativo dos insumos de energia de maneira dramática, levando todos os segmentos da economia a buscarem modos de economizar energia através da mudança tecnológica e organizacional”. (BOTELHO, 2000, p.37)

Houve ainda nesse período a quebra da paridade ouro-dólar – a qual, embora substancial para o entendimento da crise fordista, demandaria muito tempo e estudo para equacionar seus motivos e resultados, fugindo do propósito desta pesquisa –, cuja manutenção dava sustentação ao esquema fordista, o qual foi dinamitado pelas crises inerentes ao sistema capitalista e pelos obstáculos criados por si mesmo. “A produção capitalista procura sempre ultrapassar seus limites inerentes, mas ultrapassa-os apenas com meios que de novo lhe opõem esses mesmos limites, em escaras mais potentes. (BOTELHO, 2000, p.34)

Semearam-se assim, os germes que deram início a um novo período histórico baseado em um novo modelo de produção e de acumulação capitalista, denominado mais genericamente de *produção flexível*.

4.2 A PRODUÇÃO FLEXÍVEL

David Harvey aconselha não afirmar, categoricamente, que houve uma passagem plena de um modo de acumulação para o outro: “Há um agudo perigo de se exagerar a significação das tendências de aumento da flexibilidade e da mobilidade geográfica, deixando-nos cegos para a força que os sistemas fordistas de produção implantados ainda têm”. (HARVEY, 2004, p.178)

No entanto, Harvey (2004, p.177) observa que algo de muito significativo ocorreu no capitalismo após a década turbulenta de 1970, embora não tenha alterado as características viscerais do mesmo (a busca incessante da mais-valia e a consequente tendência natural de criar barreiras para o próprio desenvolvimento): “por certo houve uma imensa mudança na aparência superficial do capitalismo a partir de 1973, embora a lógica inerente da acumulação capitalista e de suas tendências de crise permaneça a mesma”.

Aceito amplamente a visão de que o longo período de expansão de pós-guerra, que se estendeu de 1945 a 1973, teve como base um conjunto de práticas de controle do trabalho, tecnologia, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico, e de que esse conjunto pode com razão ser chamado de fordista – keynesiano. O colapso desse sistema a partir de 1973 iniciou um período de rápida mudança, de fluidez e de incerteza (...) Os contrastes entre as práticas político–econômicas da atualidade e as do período de expansão do pós-guerra são suficientemente significativas para tornar a hipótese de uma passagem do fordismo para o que poderia ser chamado regime de acumulação ‘flexível’ uma reveladora maneira de caracterizar a história recente. (HARVEY, 2004, p.119)

Botelho (2000, p.41) afirma que é em resposta à crise generalizada de meados da década de 70, que foi desenvolvido um conjunto de novas práticas de acumulação que ficou conhecido como *produção flexível*:

O termo produção flexível deve ser entendido como as novas estratégias de produção e reprodução do valor em todas as escalas e níveis econômicos por parte dos agentes interessados frente à crise do capitalismo dos anos 70. Porém, deve ficar claro desde já que o processo de transição do chamado *fordismo* para o que aqui se entende por *produção flexível* varia de acordo com as sociedades, não havendo um modelo único e hegemônico.

Acerca dessa variação do processo de transição de determinado modo de produção em diferentes sociedades, Milton Santos (2004b, p.174) afirma que:

(...) Os modos de produção cedem lugar a outros, os momentos de cada modo se sucedem enquanto os objetos sociais por eles criados continuam firmes, e muitas vezes ainda com uma função na produção.

Assim, quando um novo momento – momento do modo de produção – chega para substituir o que termina, ele encontra no mesmo lugar de sua determinação (espacial) formas preexistentes às quais ele deve adaptar-se para poder determinar-se.

Harvey (2004, p.303) distingue o fordismo da produção flexível na medida em que o esquema fordista está vinculado ao capital fixo na produção em massa – padronizada e homogênea –, aos mercados estáveis pelo consumo em massa. Ao passo que a produção flexível é dominada pelo capital fictício, pela flexibilidade em técnicas de produção, mercados de trabalho e nichos de consumo.

De um modo geral, a crise cíclica em meados de 1970 que abalou o pleno emprego e inevitavelmente a produção em massa, gerou uma tendência de contínuo afunilamento da produção, que possibilitou maior flexibilidade aos investidores diante do aumento da competição e dos riscos.

Dessa forma, o produto final – com a utilização intensa de tecnologia⁷ – começou a ser trabalhado para um público alvo de compradores que tivessem a possibilidade de adquiri-lo⁸. Situação esta que só agravou ainda mais o desemprego cíclico e a concentração de renda.

Harvey (2004, p.181) discute essa situação:

As novas tecnologias aumentaram o poder de certas camadas privilegiadas; ao mesmo tempo, sistemas alternativos de produção e de controle do trabalho abrem o caminho para a alta remuneração de habilidades técnicas, gerenciais e de caráter empreendedor. A tendência, exagerada pela passagem para o setor de serviços e pelo alargamento da ‘massa cultural’, tem sido de aumentar as desigualdades de renda, talvez pressagiando o surgimento de uma nova aristocracia do trabalho, bem como a emergência de uma subclasse mal remunerada e totalmente sem poder.

Ainda sobre esse quadro, Botelho (2000:51) afirma:

As transformações produzidas pelos processos de racionalização tendem a aprofundar a heterogeneidade do mercado de trabalho, reforçando as desigualdades entre as formas de inserção no mercado de trabalho e reduzindo as possibilidades de mobilidade entre os vários segmentos do mercado de trabalho. (...) Ampliou-se a insegurança no emprego, com uma redução dos empregados estáveis nas empresas e uma maior subcontratação de trabalhadores temporários, em tempo determinado, eventuais, em tempo parcial, trabalho a domicílio ou autônomos.

A redução de empregos estáveis acaba por ser motor e consequência da busca incessante de mais-valia por parte das empresas através do constante uso

⁷ “As novas tecnologias (particularmente os modelos computadorizados) dissolveram a necessidade de conjugar a produção em massa com a repetição em massa, permitindo a produção em massa flexível de ‘produtos quase personalizados’” (BOTELHO, p.77)

⁸ BOTELHO (2000, p.42), citando Naira Lisboa, explica a redução de estoques, que caracteriza o *just-in-time*: “O *just-in-time* consistiria na forma de administração da produção da indústria e de seus materiais, segundo a qual a matéria-prima e os estoques intermediários necessários ao processo produtivo são suprimidos no tempo certo e na quantidade exata. Consiste na redução dos estoques de matéria-prima e peças intermediárias, conseguido através da linearização do fluxo da produção e de sistemas visuais de informação (Kanban). Através dele, busca-se chegar a um estoque zero”.

de inovações organizacionais⁹ e tecnológicas, a fim de se manterem num mercado cada vez mais competitivo¹⁰ e voraz.

São as atividades consagradas como parte de uma terceirização¹¹ que assumem destaque nesse período histórico onde “o lugar passa a ter uma importância vital para a atração do capital que busca as vantagens de diferenciais sociais e espaciais de cada localidade.” BOTELHO (2000, p.45)

Milton Santos (2004: 31-33), acerca do conhecimento do lugar, do espaço pela empresa, argumenta:

O período histórico atual vai permitir o que nenhum outro período ofereceu ao homem, isto é, a possibilidade de conhecer o planeta extensiva e “aprofundadamente”. Isto nunca existiu antes, e deve-se, exatamente, aos progressos da ciência e da técnica (melhor ainda, aos progressos da técnica devidos aos progressos da ciência). (...) As empresas, na busca da mais-valia desejada, valorizam diferentemente as localizações. Não é qualquer lugar que interessa a tal ou qual firma. A cognoscibilidade do planeta constitui um dado essencial à operação das empresas e à produção do sistema histórico atual.

O autor ainda afirma sobre a especificidade e a hierarquia dos espaços:

(...) A hierarquia das inovações corresponde a diferentes níveis de escala e o edito de modernização gera um efeito de especialização, isto é, uma possibilidade de dominação por

⁹ Entre as inovações organizacionais da produção flexível se destaca a *autoativação*: “A *autoativação* da produção se constituiria pelo aumento da unidade de trabalho – a ‘tarefa’, o ciclo de movimentos e/ou operações a cargo de um indivíduo ou de um posto de trabalho -; a alternância de trabalhadores entre esses diversos postos, como instrumento de capacitação e motivação individuais; o trabalho em equipes ou ‘células’, celebrizado na Toyota, rompendo a própria noção de posto de trabalho e conferindo certa autonomia a coletivos de operários; a atribuição das tarefas de controle de qualidade do produto e/ou manutenção de máquinas e equipamentos aos operários da produção. Ou seja, trata-se de formar uma força de trabalho polivalente, multifuncional, flexível e engajada.” (BOTELHO, p.47)

¹⁰ “A necessidade de capitalização conduz a adotar como regra a necessidade de competir em todos os planos. (...) A sobrevivência está sempre por um fio. (...) A necessidade de competir, aliás, legitimada por uma ideologia largamente aceita e difundida, na medida em que a desobediência às regras implica perder posições e, até mesmo, desaparecer do cenário econômico. (...) A competitividade é uma espécie de guerra em que tudo vale e, desse modo, sua prática provoca um afrouxamento dos valores morais e um convite ao exercício da violência.” (SANTOS, p.57)

¹¹ “Basicamente, podemos entender os fenômenos da ‘terceirização’ e ampliação da subcontratação como fazendo parte do processo de aumento da flexibilidade de custos da empresa diante da intensificação da competição e dos riscos. O modelo de subcontratação quase sempre se efetiva como subordinação das pequenas empresas em relação às grandes, com as últimas transferindo para as primeiras os custos de manutenção de estoques no sistema *just-in-time*, da manutenção de uma numerosa força-de-trabalho e da adaptação às novas necessidades e novos produtos em um mercado em rápida mutação. Assim, as empresas subcontratadas adquirem um papel central nas formas flexíveis de produção, já que o tempo de giro do capital foi reduzido e parte do capital produtivo das grandes empresas é constantemente desviado para o mercado financeiro” (BOTELHO, p.43).

causa da raridade da variável e de sua consequente seletividade espacial. A especialização é responsável por uma polarização. A posição de polo cabe ao subespaço mais modernizado, mais especializado. Os outros subespaços recebem, assim, muito mais impactos, de origem múltipla e com as mais diversas significações. O subsistema que corresponde a um dado subespaço está sob controle, mais ou menos, parcial, mais ou menos intenso, mais ou menos durável, de outros sistemas, a um nível mais alto de resolução, isto é, a uma escala mais elevada. É nesse sentido que se fala de hierarquização do espaço. (SANTOS, 2004 b, p.257)

É nesse momento que podemos abordar o tema da desconcentração espacial das indústrias:

5. DESCONCENTRAÇÃO ESPACIAL E CENTRALIZAÇÃO DO CAPITAL DAS INDÚSTRIAS: O caso da cadeia automotiva do ABC paulista

Iniciada nos anos 70 e marcada principalmente pela interiorização do desenvolvimento no Estado, a desconcentração industrial, também nos anos 80 e início dos 90, fez reduzir a importância econômica da Grande São Paulo em âmbito estadual e nacional, o que provocou o aumento do desemprego e interferiu fortemente na economia industrial e terciária metropolitana. (COELHO, p. 76)

5.1 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA COMO MOTRIZ DA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA

No processo de desenvolvimento econômico do país, faz-se necessário, ainda que brevemente, identificarmos os momentos e papéis que a indústria automobilística nacional desempenhou nesse processo. E dada a importância do ABC Paulista neste setor industrial, uma ênfase nas firmas dessa localização será dada.

Consequência do desenvolvimento paulista no bojo da sua economia cafeeira, um crescente mercado consumidor para meios de transporte motorizados incentivou as norte-

americanas Ford Motor Company, International Harvester e General Motors a instalarem em São Paulo e ainda na década de 20 seus primeiros galpões no país. A nacional Indústria de Carros e Automóveis Luiz Grassi (montadora de automóveis Fiat desde 1907) já não estaria mais sozinha. A melhoria na infraestrutura urbana da cidade, o aumento populacional do seu entorno (refugiados da Primeira Guerra Mundial, principalmente) e as condições de logísticas (estrada de ferro e proximidade com o porto) que há tempos beneficiavam a exportação de café, seriam agora usadas para a importação e consumo de caminhões, ônibus e carros de luxo capazes de atender ao transporte coletivo de trabalhadores e demais necessidades fabris das fazendas de café, bem como às “necessidades” de conforto dos fazendeiros e herdeiros.

Com exceção dos carros de luxo, os veículos viriam desmontados para, então nos galpões recém inaugurados, seus conjuntos serem integrados. Um sistema chamado CKD (*completely knocked down*), explica-nos Jeferson Conceição na página 44 de “As fábricas do ABC no olho do furacão”, de 2001.

Desde já e ainda que sem manufaturar nada, as representações das montadoras uma vez instaladas já demonstraram o poder motriz de industrialização em volta das plantas automobilísticas. Lembra-nos Conceição (2001, p. 44) que fora a partir desse momento que pequenas oficinas para manutenção e fabricação de peças para reposição desses veículos se espalharam pelo núcleo urbano paulistano.

A promessa de aumento do mercado consumidor faria com que a General Motors não esperasse mais de 3 anos e, em 1927, iniciou a construção de instalações maiores em São Caetano do Sul, também no eixo ferroviário. Em 1930 era, então, inaugurada a primeira montadora do hoje chamado ABC paulista. O sistema CKD continuava, porém ao menos as carrocerias para caminhões passaram a ser nacionais (fornecidas pela agora fábrica de Luiz Grassi).

As décadas seguintes seriam de contínuo crescimento da frota veicular e consequente necessidade de manutenções na mesma. Aliado a isso, dificuldades para importação de bens manufaturados advindos de movimentos nas taxas de câmbio internacionais e baixas nas cotações dos produtos primários exportados pelo país prejudicariam a balança comercial brasileira. Eram as consequências da crise econômica mundial dos anos 30, explica-nos Elizabeth Bortolaia Silva. (SILVA, 1991, pág. 77)

Um rompimento com a antiga estrutura agrário-exportadora em de prol da fomentação de uma nova política industrial era o novo papel que o Estado, sob o governo de Getúlio Vargas, assumia. Um Estado agora empreendedor industrial e, fundamentalmente, na indústria de base viria para oferecer o que Francisco Capuano Scarlato chama de “uma relativa proteção aos setores empresariais nacionais” (SCARLATO, 1981, p. 32) e também intermediar o que David Harvey denomina “absorção da superacumulação” (HARVEY, 2004, p. 171) - deslocamento temporal, no caso -, pelo qual o capital cafeeiro no Brasil passava. O Estado, então, tanto investia, quanto incentivava os capitalistas nacionais a investirem na industrialização do país (autopeças por exemplo, seriam das mais beneficiadas com o desenvolvimento siderúrgico).

Para alguns autores, este seria, então, o momento do primeiro surto de industrialização no Brasil, com a urbanização caminhando na frente (lê-se mais infraestrutura urbana e estradas de rodagem entre seus núcleos).

Contextos políticos e econômicos do pós-Segunda Grande Guerra voltariam a novamente incentivar investidas do capital industrial estrangeiro no país e, em especial, o capital industrial automobilístico. Segundo Elizabeth Silva, terminada a guerra, “a moeda brasileira estava supervalorizada, as tarifas eram baixas e a importação de veículos acabados e peças cresceram.” (SILVA, 1991, p.78)

As indústrias de autopeças nacionais passaram a pressionar o governo para que este tomasse medidas que protegessem o capital nacional, mas o saldo credor brasileiro do pós-guerra favorecia a importação, segundo Scarlato (1981, p.33). E para Jeferson Conceição, tal impasse só traria atitudes estatais sobre o dito setor industrial na década seguinte e estas foram as seguintes:

1952: Criação da Subcomissão para a Fabricação de Jipes, Caminhões e Automóveis;

Lei da similaridade: Proibição da importação de peças que viessem a serem produzidas internamente;

Proibição da importação de veículos completos. (CONCEIÇÃO, 2001, p.46)

Portanto, uma política de substituição de importações de bens de capital estava sendo implantada ainda no governo Vargas, desagradando aqueles empresários norte-americanos exportadores de peças e veículos. Ao mesmo tempo, o preço do café no mercado mundial caia, prejudicando os interesses da agroindústria nacional. Assim, enquanto que capitalistas estrangeiros (representados também pelo seu governo de pacto fordista) pressionavam de um lado, a oposição política (parlamento historicamente com grande peso de bancadas ruralistas) pressionava de outro.

Em 1954 Getúlio Vargas se suicida.

Em contexto internacional, o fordismo começava no pós-segunda guerra o seu período áureo em termos de crescimento e maturidade (laços estreitados ao Keynesianismo) e, à partir de então, o capital industrial estrangeiro passa a ter ainda maiores necessidades de deslocamentos tempo-espaciais para evitar nova superacumulação.

Alinhando contextos político e potencial de mercado consumidor nacionais - favorável a um desenvolvimentismo de bases industriais - e contexto econômico internacional, em 1956 é lançado pelo novo presidente Juscelino Kubitscheck o Plano de Metas, que, em suas políticas para o setor automobilístico coordenadas pelo GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), traria as condições derradeiras para a fabricação de veículos e autopeças no Brasil, segundo Conceição (2001, p.46)

5.2 A CADEIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA CONCENTRADA NO ABC PAULISTA

A condição de localização do ABC Paulista seria nesse momento e mais do que nunca, as melhores possíveis para o capital automobilístico estrangeiro ser aplicado. Até 1970, General Motors, Ford, Mercedes-Benz, Toyota, Scania, Volkswagen e Chrysler; se aproveitariam das proximidades com o porto de Santos de um lado e, do outro, do maior mercado consumidor do país, bem como de antigas áreas industriais fornecedoras de mão-de-obra semiqualificadas e de algumas peças já nacionalizadas. Aproveitaram-se também da ligação rodoviária expressa (Via Anchieta inaugurada em 1947) entre esses dois “lados” apresentados, além de oferta de grandes áreas disponíveis baratas e sob incentivos e investimentos públicos. A estrada de ferro também

estava próxima, mas, realmente, para fabricantes de automóveis, interessava mais a rodovia, tanto é que, das 7 empresas acima listadas, 5 tinham a Via Anchieta como endereço.

Apesar de em parte também aproveitarem das condições locacionais do ABC Paulista, as indústrias de autopeças teriam agora novos clientes. Aquele mercado consumidor principal que nas décadas anteriores era mais disperso pela mancha urbana, agora estava concentrado no ABC. Os principais clientes passaram a ser as próprias montadoras, consumidoras de 60% das autopeças produzidas em meados da década de 70, segundo Scarlato. (SCARLATO, 1981, p.88)

Relacionando algumas estatísticas como: até 1981, 70% das indústrias de autopeças do Brasil haviam sido inauguradas a partir de 1956; e também o fato de só a Volkswagen, por exemplo, apresentar um quadro de 4500 empresas fornecedoras ao se posicionar sob a estratégia de estar com mais de um fornecedor para alguns itens e, assim, estimular a concorrência, Scarlato demonstra a intensidade da força motriz das montadoras. E ao considerar ainda que, numa economia do tipo concorrencial, uma condição importante para tais montadoras na escolha de seus fornecedores era a proximidade destes (o ABC paulista, portanto, seria também para as autopeças o local mais adequado), o autor deixa claro também o poder de concentração dessa força.

5.3 O “DESCOMPROMISSO” DO FORDISMO BRASILEIRO

O tema do subtítulo tem seu primeiro motivo ainda no final da década de 60 e principalmente nos países desenvolvidos, sede das montadoras e destino dos capitais remetidos do Brasil.

Segundo Maria de Paula Leite em “O Futuro do Trabalho”, os limites sociais do modelo de desenvolvimento fordista emergiram de suas próprias contradições internas ao alicerçar seu crescimento na constante divisão do trabalho e parcelamento de tarefas através de investimentos no capital fixo - e consequente depreciação do valor da força de trabalho - e aumento do ritmo de produção. A resistência dos trabalhadores (no exemplo dado, os da Ford norte-americana) frente às etapas dessa “organização científica do trabalho”, evidenciaria, assim, a crise desta enquanto “estratégia social” (LEITE, 1994, p.79) capaz de atribuir ao capital a dominação do processo de trabalho, afirma Leite citando Coriat (1982:133).

Insatisfações por parte dos trabalhadores no Brasil também existia, porém, mais forte do que as insatisfações eram, segundo Silva, “as medidas repressivas tomadas pelo regime militar após o golpe de 1964 que garantiam a pouca expressão do movimento trabalhista” (SILVA, 1991, p.243), evidências de um compromisso fordista entre duas e não três partes. Disputas trabalhistas e contestações mais eficazes por parte do operariado brasileiro (já mais organizados) só ocorreria a partir de 1978.

Novamente concordando com Coriat (1982:135), Leite mostra que, também por contradições internas, “limites técnicos da organização científica do trabalho também estariam sendo alcançados” (LEITE, 1994, p.80) nesse momento quando os “tempos mortos” antes eliminados do processo produtivo, estariam, na verdade, sendo infiltrados novamente à medida que se multiplicavam postos de trabalho e, consequentemente, as distâncias a serem percorridas pelo produto.

Dessa forma, evidências de quebras no “compromisso fordista” estariam emergindo para além do “quase fordismo” de caráter complementar instalado nos países do então terceiro mundo como o Brasil. As crises energéticas e financeiras na década de 70 viriam, então, para pôr fim “à Era de ouro” fordista, e para as grandes montadoras fordistas não seria diferente. Havia uma acentuada queda da demanda para sua produção em massa.

Sobre estas indústrias, no entanto, particularidades entre suas matrizes e as subsidiárias brasileiras ficariam agora mais evidentes.

6. O INÍCIO DA DESCONCENTRAÇÃO DA PRODUÇÃO E DA CENTRALIZAÇÃO DO CAPITAL NO ABC PAULISTA

No centro do sistema capitalista, a saturação do mercado consumidor de carros e a crescente concorrência dos veículos japoneses que, consumiam menos (por serem menores), eram mais baratos e possuíam maior diversidade de modelos, deixavam claro que a nova demanda seria daqueles clientes que já tinham carro(s) mas que trocariam seu(s) veículo(s). A produção empurrada (geradora de estoques) e padronizada do modelo fordista de acumulação não atendia mais às vontades da nova demanda e uma resposta à crise era necessária.

Enquanto isso, no Brasil, as mesmas montadoras que sofriam com a concorrência nos grandes países industrializados, tinham o potencial mercado interno protegido de importações. Como parte das respostas frente à crise no centro do sistema para essas montadoras, novos investimentos foram deslocados para o Brasil na década de 70¹². Tais investimentos, porém, já estariam permeados com algumas lições advindas dos japoneses e com certas ressalvas quanto à força sindical no ABC paulista e ao custo de mão-de-obra.

Motivada também por novos incentivos fiscais, em 1975 a Fiat instala sua primeira fábrica em território brasileiro na cidade de Betim, Minas Gerais. No mesmo ano, a Ford inaugurou um novo complexo industrial em Taubaté (SP), seguida 4 anos depois pela Volkswagen. Também em 1979, a Volvo inaugura uma unidade de produção de caminhões e ônibus em Curitiba (PR). “Estas novas fábricas constituíram-se em importante fonte de estímulo para a desconcentração geográfica também das empresas de autopeças”, afirma Conceição (2001, p.65)

Novas investidas viriam uma década depois. Um novo contexto econômico e político, no entanto, exigiria mudanças nas estratégias de acumulação do capital aqui no Brasil. Sobre isso, argumenta Botelho (2000: 74-75).

(...) novas políticas industrial e de comércio exterior implementadas pelo governo federal em 1990, baseado em uma retórica neoliberal, na abertura comercial, desregulamentação do mercado interno (inclusive o mercado financeiro) e estabelecimento de novos regulamentos para a economia, além do esforço de estabilização da economia empreendido após o chamado Plano Real, implementado pelo governo federal após 1994.

Podemos afirmar, então, que a partir da década de 1990, o país passou por uma mudança nas estratégias de acumulação do capital. O fordismo “incompleto” (...) passou a ser substituído pela produção flexível. Foram incorporadas as estratégias mais predatórias desenvolvidas nas duas últimas décadas pelo capital nos países avançados, em detrimento, novamente, da população e da classe que vive do trabalho.

O quadro 1 a seguir apresenta os novos investimentos por parte das montadoras durante a década de 90. Mais especificamente, a partir do decreto 1761 de 1995 referente ao Regime

¹² para Harvey (2004), a resposta mais especial e enfatizada frente à crise teria sido o investimento no mercado financeiro

Automotivo¹³, momento em que o Brasil entra no circuito mundial de concorrência entre as grandes indústrias, deixando definitivamente o seu aspecto estritamente de complementaridade. Aproveitando o quadro, notamos também o reforço na descentralização do parque industrial automobilístico brasileiro, observando, porém, que esta não advém da saída das montadoras dos polos tradicionais (o ABC paulista sendo o principal deles), mas sim, de suas expansões e/ou da chegada de novas empresas.

Quadro 1 – Investimentos das montadoras no Brasil de 1997 até 2000

Montadoras	Local	Investimento (em US\$)	Empregos projetados
GM	Gravataí (RS)	600 milhões	2000 vagas
Ford	Camaçari (BA)	500 milhões	Não disponível
Audi/VW	S. J. dos Pinhais (PR)	750 milhões	Até 3000 vagas
Renault	S. J. dos Pinhais (PR)	1 bilhão	Até 3000 vagas
Chrysler	Campo Largo (PR)	315 milhões	Até 1000 vagas
Honda	Sumaré (SP)	100 milhões	Não disponível
Toyota	Indaiatuba (SP)	150 milhões	350 vagas
Kia	Itu (SP)	50 milhões	300 vagas
Mercedes-Benz	Juiz de Fora (MG)	820 milhões	1500 vagas
Fiat	Belo Horizonte (MG)	180 milhões	Não disponível
Iveco	Sete Lagoas (MG)	240 milhões	1000 vagas

¹³ para Conceição (2001, p.112), seria a liberalização desigual de importações e de incentivos aos investimentos.

Peugeot/Citroën	Porto Real (RJ)	600 milhões	Não disponível
Mitsubishi	Catalão (GO)	35 milhões	1000 vagas
Ásia Motors	Camaçari (BA)	500 milhões	2500 vagas
Hyundai	Aratu (BA)	286 milhões	Não disponível

Fonte: "Folha de São Paulo", 5/10/97 e 10/08/97 e Anfavea, in *BOTELHO* (2000)

Cabe destacar que essa redução de importância econômica da Grande São Paulo diz respeito ao setor produtivo das empresas. Isso porque o seu caráter central na captação de recursos financeiros, em virtude da infraestrutura privilegiada se fortaleceu, mantendo o setor de gestão empresarial nessa metrópole.

Sandra Lencioni analisa essa conjuntura da Grande São Paulo:

Da cidade de São Paulo se constitui a região metropolitana. Essa região, desde os anos 70, vem se expandindo significativamente, formando uma gigantesca mancha urbana. Denominamos essa gigantesca mancha urbana de região metropolitana desconcentrada. (...) Os processos que geraram essa região metropolitana desconcentrada se fundamentam na crescente centralização do capital. (...) Utilizamos o adjetivo desconcentrada para nos referir a esse processo de expansão da indústria para o Interior, porque esse é, sobretudo, orquestrado pela atuação das empresas oligopolistas e dos grupos econômicos, que através de fusões, absorções e associações de empresas têm, cada vez mais, centralizado o capital social. (...) Essa expansão da mancha urbana metropolitana modificou a cidade de São Paulo que foi, cada vez mais, se afirmando como centro de serviços e, cada vez menos, como centro industrial. Aí que se concentra cerca de 81,1% dos depósitos financeiros, além de 1/3 das agências bancárias do Estado de São Paulo. (LENCIOMI, 1998, p.31)

Portanto, é possível asseverar que ocorreu e está ocorrendo uma desconcentração do setor de produção industrial para áreas interioranas ou regiões que propiciem condições mais vantajosas para essas empresas – como legislação ambiental mais permissiva, assim como uma política de impostos que facilite e incentive a instalação de fábricas e indústrias –, enquanto há uma centralização da gestão empresarial nos grandes centros.

O quadro 2 que acompanha as páginas seguintes diz respeito às justificativas técnicas/administrativas recentes de alguns executivos para a implantação ou não de novas fábricas em polos tradicionais do estado de São Paulo como parte das novas estratégias competitivas das montadoras.

Quadro 2. Vantagens e Desvantagens do Estado de São Paulo para a localização de Novas Fábricas

Localidades	Vantagens	Desvantagens
São Bernardo do Campo	<ul style="list-style-type: none"> • qualidade da mão-de-obra • proximidade da área portuária • proximidade dos fornecedores 	<ul style="list-style-type: none"> • transporte caótico • enchentes • restrição de abastecimento de água e luz • elevado custo da mão-de-obra • Ineficiência e alto custo do Porto de Santos
Guarulhos	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestrutura • Vantagens operativas do sistema fiscal do Estado de São Paulo 	<ul style="list-style-type: none"> • ineficiência do Aeroporto de Guarulhos; • Ineficiência e alto custo do Porto de Santos
Sumaré	<ul style="list-style-type: none"> • proximidade dos fornecedores localizados no ABC • facilidade de acesso – Vias Bandeirantes e Anhanguera 	<ul style="list-style-type: none"> • custo elevado da mão-de-obra. • falta de infraestrutura marítima e ferroviária
Campinas	<ul style="list-style-type: none"> • localização estratégica: entroncamento de três rodovias • ótimas condições climáticas para atividades de pintura • mão-de-obra de boa qualidade • proximidade da UNICAMP e PUC. 	<ul style="list-style-type: none"> • ausência de ferrovias • elevado custo da mão-de-obra • IPTU mais caro do Estado de São Paulo • água mais cara do mundo (9 U\$/m³).

Taubaté	<ul style="list-style-type: none"> • proximidade do mercado comprador • proximidade dos fornecedores 	<ul style="list-style-type: none"> • congestionamentos na Via Dutra
São Carlos	<ul style="list-style-type: none"> • proximidade do mercado comprador • proximidade dos fornecedores 	<ul style="list-style-type: none"> • ausência de ferrovias • ineficiência do porto de Santos • Falta de compromisso da prefeitura

Fonte: Entrevistas feitas por James Manoel Guimarães Weiss com executivos das empresas montadoras para o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo.

Em contraste com as justificativas acima apresentadas, concebemos, assim como Harvey (2004, p.179), a reestruturação produtiva alarmada pelas montadoras (transição do fordismo para a acumulação flexível) como “mudanças superficiais do comportamento econômico e das atitudes políticas para uma simples mudança de equilíbrio entre esses sistemas de controle do trabalho”, uma vez que trata-se de algo clássico para o capital: Há uma contratante (montadora) que possui contratadas (autopeças, transportadoras, manutenção) perfeitamente substituíveis mediante as relações vantajosas e desvantajosas entre as partes, mas, essencialmente, para o grande capital (neste caso, representado pelas montadora).

Grande capital que em nome da concorrência torna-se maior ainda como estratégia para se manter competitivo. A intensa busca pela atualização tecnológica dos produtos, a grande redução do número de fornecedores diretos, a modernização dos processos produtivos e o uso extensivo de fornecedores globais de autopeças são meios de centralização deste capital.

A atualização tecnológica pode vim com a compra de uma concorrente ou ainda com a “união de esforços” (fusão) com esta. A obtenção de um tempo justo (*just-in-time*) e uma quantidade mínima possível de produtos (*sem estoque*) é conseguida com a redução de fornecedores diretos, por exemplo.

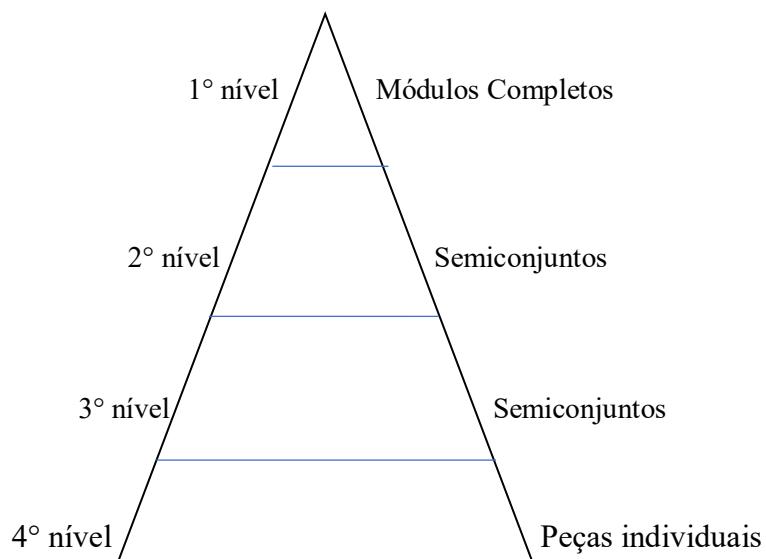
Os fornecedores mais competentes (lê-se fornecedor do melhor custo-benefício e transferidor da desejada tecnologia), então, ganhariam a concorrência. As estratégias

organizacionais frente a alta competitividade entre eles, passaria “originalmente”, portanto, pela centralização entre os capitais destes, até se atingir escalas mundiais (*global sourcing*, para as empresas ocidentais).

Relembrando o dito aqui que em 1981 apenas a Volkswagen do Brasil possuía 4500 fornecedores, fica claro a transição quando esta mesma empresa afirma ter como meta atrelada aos novos investimentos no quadro 1 apresentado, chegar a 70 fornecedores diretos.

A modulação de componentes por parte dos fornecedores globais e a subcontratação de outros por estes, caracterizaria a relação hierarquizada da cadeia produtiva automobilística a qual a figura 3 é capaz de ilustrar:

Figura 3



Fonte: (CONCEIÇÃO, 2001, p.85)

Sandra Lencioni concorda com a concepção de que o padrão tecnológico hierarquiza as relações: “A nosso ver, emerge como distinção fundamental entre as economias nacionais, nos dias atuais, o patamar tecnológico dessas sociedades e, sobretudo, a velocidade de reconversão que possuem”. (LENCIONI, 1998, p.29)

Entretanto, a autora argumenta que não são somente as inovações técnicas que reestruturam o parque industrial brasileiro, mas também a organização espacial da produção,

visto que, “a ordem econômica mundial impõe uma reestruturação econômica local dada a crescente integração entre os espaços nacionais” (LENCIONI, 1998, p.28). E mais:

As novas tecnologias de produção não podem ser o fundamento das interpretações sobre as recentes transformações urbano-industriais no Brasil porque o desenvolvimento tecnológico industrial brasileiro não se constitui elemento chave para se compreender as recentes transformações econômicas. A nosso ver, são mais as transformações nas formas gerais de organização da produção, que as transformações na base técnica das formas de produção, que caracterizam a reestruturação social e espacial do parque industrial no Brasil e, portanto, do Estado de São Paulo onde a indústria brasileira está concentrada. (LENCIONI, 1998, p.29)

7. DA COEXISTÊNCIA DOS MODOS DE SE (RE)PRODUZIR A ACUMULAÇÃO

David Harvey avalia a situação de centralização de poder e capital – que desencadeia a dispersão espacial e as respostas flexíveis nos mercados de trabalho – sublinhando como um dos promotores fundamentais dessa flexibilização geográfica o capital fictício¹⁴: “O que parece realmente especial no período iniciado em 1972 é o florescimento e transformação extraordinários dos mercados financeiros. (...) Esse sistema financeiro foi o que permitiu boa parte da flexibilidade geográfica e temporal da acumulação capitalista.” (HARVEY, 2004, p.181)

O sistema financeiro é por excelência global. A informação monetária advinda do período pós 1970, pós quebra da paridade ouro dólar, atesta isso. A informação monetária permite o fluxo das transações mundiais, sem as quais o período dito flexível não se desenvolveria, tornando-se assim sustentáculo deste modo de acumulação capitalista.

Milton Santos discute essa situação, observando-a do ponto de vista das inovações técnicas. Considerando-as como transformadoras do espaço, ao nortearem as práticas de

¹⁴ O capital fictício, ou informação monetária, “é definido como capital que tem valor monetário nominal e existência como papel, mas que, num dado momento do tempo, não tem lastro em termos de atividade produtiva real ou de ativos físicos. O capital fictício é convertido em capital real na medida em que são feitos investimentos que levem a um aumento apropriado em ativos úteis (por exemplo, instalações e equipamentos que possam ter emprego lucrativo) ou mercadorias úteis (bens e serviços que possam ser vendidos com lucro)”. (HARVEY, p.171).

acumulação no sistema capitalista, reproduzindo-se assim o espaço. O autor entende o espaço como sendo mais uma instância social, a qual “(...) tende a reproduzir-se, numa reprodução ampliada, que acentua os seus traços já dominantes.” (SANTOS, 2004 b, p.181) e onde, na verdade, basta que tenha mudado a tecnologia para que a estrutura social também mude.

Um sistema espacial é substituído por um outro que recria sua coerência interna, mesmo que cada variável isolada conheça uma velocidade de mudanças próprias. Assim, sincronia e assincronia não são de fato opostas, mas complementares no contexto espaço-temporal, porque as variáveis são exatamente as mesmas. (SANTOS, 2004 b, p.259)

Desde que instaladas sobre um pedaço de espaço, as variáveis (de tipos diferentes, de idades diferentes) formam um precipitado, um fato novo, dotado de capacidade de criar ou estabelecer novas relações, uma nova qualidade. Essas combinações diferentes condicionam, até certo ponto, a entrada de novas variáveis. As localizações são historicamente determinadas pelas combinações de variáveis novas e antigas. (*Ibidem*, p.256)

Isso reflete outro aspecto da passagem do modo de acumulação fordista para o flexível: Não há a predominância absoluta de um modo de acumulação sobre as atividades econômicas. Elas coexistem. Há tantos as fábricas tradicionais fordistas no atual período histórico como aquelas que adotam plenamente práticas flexíveis¹⁵, semelhante ao que ocorre com os dois circuitos da economia estudados por Milton Santos:

Não há dualismos, desde que ambos os sistemas de fluxo tenham a mesma origem, o mesmo conjunto de causas, e ambos são interligados. Na realidade, e a despeito de sua aparente interdependência, o sistema inferior parece ser dependente do sistema superior, da mesma maneira como as atividades rurais tradicionais dependem das atividades modernas. (HAVENS & FLINN, 1976 *apud* SANTOS, 2005, p.96)

A existência de formas mistas não afeta de nenhum modo a definição de cada sistema, uma vez que o comportamento de cada uma destas atividades é em cada caso um composto do conjunto das características de cada circuito (SANTOS, 2005, p.98). (...) Seria difícil caracterizar os dois circuitos da economia urbana por variáveis isoladas. Ao contrário, devemos considerar o conjunto destas variáveis. Cumpre, porém, estabelecer desde já que a diferença fundamental entre as atividades do circuito superior e do circuito inferior está baseada nas diferenças tecnológicas e de organização. (...) As atividades do circuito superior dispõem de crédito

¹⁵ “Em condições de acumulação flexível, parece que sistemas de trabalho alternativos podem existir lado a lado, no mesmo espaço, de uma maneira que permita que os empreendedores capitalistas escolham à vontade entre eles” (HARVEY, p.175).

bancário. Acontece, frequentemente, que as grandes firmas criam e controlam os bancos, o que é também um meio de controlar outras atividades e eventualmente de absorvê-las (*Ibidem*, p.100) (...) As atividades do circuito superior beneficiam-se direta ou indiretamente da assistência governamental, enquanto as atividades do circuito inferior não têm ajuda e além disso quase sempre dão lugar à perseguições, como é o caso dos vendedores ambulantes em muitas cidades (*Ibidem*, p.103).

Abordando um aspecto distinto dessa situação, Alexandre de Carvalho Tinoco (2001, p.46-65), citado por Cláudio Roberto Bragueto (2005, p.2287), discute:

Aceitar a existência de transformações estruturais é aceitar a coexistência de diferentes padrões simultâneos de desenvolvimento industrial (essas transformações não atingem todos os setores igualmente). Coexistem o padrão antigo, proveniente ainda da II Revolução Industrial, fordista, com forte ênfase em recursos naturais e/ou intensivos em trabalho, e o padrão novo, pós-fordista, da III Revolução Industrial, intensivo em capital e em conhecimento, os setores de alta tecnologia. Em suma, devemos reforçar a análise de que as duas etapas são fundamentalmente diferentes. Diferentes não apenas em suas intensidades ou direções, sendo a primeira etapa de inequívoca desconcentração e, a segunda, de problemática conclusão. Diferentes principalmente, ainda, por possuírem substratos econômicos diferentes, além de conjunturas, arranjos institucionais e padrões de desenvolvimento distintos. Um período é caracterizado por requisitos locacionais clássicos (ligados ao padrão fordista de desenvolvimento) e o outro, pela coexistência desses padrões com padrões de localização modernos (requisitos de indústria de alta tecnologia).

O período de produção flexível trouxe consigo práticas necessárias para se combater o momento de crise dos anos 70. Tendo como pilares de sustentação a informação monetária, bem como a constante inovação tecnológica e o afunilamento da oferta do produto final. Porém, esse modo não impede que o fordista, por exemplo, coexista. Nesse período dito flexível, também se observa a volta dos setores de produção das indústrias, em determinados locais, aos centros estaduais e municipais. Antes preteridos pelas regiões interioranas.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante todos esses anos de percurso na graduação e também durante todas aquelas oportunidades de observação das mutações das paisagens urbanas a partir de outro tipo de percurso, o com visões diurnas, vespertinas ou noturnas pelas janelas de ônibus fretados ou coletivos públicos; reflexões aconteciam, vontades de aprofundamentos teóricos e empíricos visando investigações científicas chegavam.

Brotavam ainda, ideias para temas e assuntos para as exóticas “aulas diárias” dentro de uma fábrica - alguns colegas dentre os aproximadamente 100 de cada seção de trabalho em que estávamos no dia me chamavam de “professor”, mas mal sabiam que éramos o eterno aluno. Também despertavam como sugestões para os poucos minutos de descanso durante o trabalho braçal, trilhas sonoras baseadas no repertório da música popular brasileira, a grande cronista e contadora das histórias dos mais pobres, daqueles que só tinham a tradição oral como recurso para registrarem seus cotidianos.

No entanto, com o passar dos dias, chegavam meses e vinham anos observando o mundo aparente e também um real, e este para mim se apresentava cada dia mais pesado. Internamente havia muita carga para se falar, muitas dores para denunciar, porém, na hora de externalizar, eu já não tinha onde nem com quem dividir tanta coisa.

De maneira geral, meus dias de universitário eram muito solitários. Como prática, normalmente reduzido ao momento das aulas presencias ou, durante alguns anos, de brincadeiras com a criançada e educadores da Creche Central da USP na saída das aulas da Joana, minha filha, nesta também escola de educação infantil.

Em 2012 eu já completava 30 anos e os cursos de licenciatura e bacharelado ainda não haviam acabado, apesar de apontados para suas últimas disciplinas. Mas não deu tempo. A gente vai ficando doente e nem sempre percebe a tempo ou em condições de receber os avisos mais simples do corpo exausto.

2013 foi um ano improutivo, academicamente falando, mas de muita correria (de novo ou como sempre) nas linhas de montagem da MBB e, por recomendação médica e de parte da família, pedi o trancamento total da matrícula no Departamento de Geografia da FFLCH/USP

para tentar desafogar um pouco a mente e cuidar para que ela não ficasse desorganizada frente a tanta necessidade de organização interna.

Usei o tempo máximo permitido para esse recurso de ausência, mas mesmo assim não foi o suficiente. Não dava para “trancar a matrícula” na rotina operária e a gente não fica doente da noite para o dia ou do dia pra noite, a depender de quando se dorme ou tenta dormir.

No final de 2014 fui afastado das minhas atividades laborais. À princípio por uma semana, no entanto, a hipótese diagnóstica precisava ser melhor investigada pelos médicos do trabalho e da psiquiatria e esse afastamento foi se estendendo. Acabou que nunca mais voltei para alguma das dezenas de posto de trabalho daquele único chão de fábrica por onde já tinha passado. Mas tive que voltar para as tarefas do curso de graduação.

O prazo limite de trancamento da matrícula tinha chegado e era necessário voltar a insistir. Insistir em tentar ser reconhecido como geógrafo e, então, com muita ajuda da família e sendo essa agora já sem uma companheira de mesmo teto, reativei a matrícula nº 56847-22. No momento era esse o sentimento, um resquício que vem de todo e qualquer peão de fábrica que é identificado como um número.

Para o primeiro semestre desta tentativa de retorno, em 2015, meu melhor amigo e irmão de sangue chegou até a me acompanhar (junto com a turma toda, obviamente) em trabalho de campo pelo interior de São Paulo como parte do curso de Geografia do Estado de São Paulo com o Prof. Dr. Anselmo Alfredo, que entendeu minha especificidade do momento para esse segundo curso com ele (Geografia Econômica II foi o primeiro, ainda em 2009). Meu irmão Fernando tinha o seu próprio carro e com este ele seguia o ônibus da universidade e nos encontrava nos pontos de parada para participar das aulas como ouvinte.

Esse primeiros anos pós primeiro surto psicótico foram mesmo por demais complicados, principalmente pela tendência depressiva e os delírios persecutórios e a não saída de casa sem estar acompanhado, sintomas positivos da doença CID 10 (F20.5). Logo, sem ajuda da família e a compreensão de alguns docentes do DG (Departamento de Geografia), como minha orientadora nesse TGI, professora doutora Simone Scifoni, fatalmente eu não estaria aqui. Aqui nessa insistência e em pleno ano de 2023, pós outros 5 anos de ausência da universidade por desativação compulsória da matrícula após ter ficado 2 semestres seguidos sem cursar alguma disciplina. Sigamos em frente, então. E que privilégio que com muita ajuda.

9. BIBLIOGRAFIA

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX.** Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora Unesp, 1996.

BOTELHO, Adriano. **Do fordismo à produção flexível:** A produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – São Paulo: USP, 2000.

BRAGUETO, Cláudio Roberto. Considerações sobre o processo de industrialização recente do estado do Paraná-BR. In. USP. **Anais do X encontro de Geógrafos da América Latina.** São Paulo, 2005. CD-ROM.

BRÉMOND, J.; GÉLÉDAN, A. **Dicionário econômico e social:** 100 artigos temáticos; 1200 definições. Lisboa: Editora Livros Horizontes, 1988.

CASTRO, Josué de. **Geografia da Fome (o dilema brasileiro: pão ou aço).** 10ºed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1967.

CONCEIÇÃO, Jeferson J. da. **As fábricas do ABC no olho do furacão:** a indústria de autopeças e a reestruturação da cadeia de produção automotiva nos anos 90. Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto Municipal de Ensino Superior de São Caetano do Sul, 2001.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** 13ºed. - Trad. Adail Ubirajara Sobral & Maria Stela Gonçalves - São Paulo: Edições Loyola, 2004.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** 4ª edição. São Paulo: Editora Centauro, 2006.

LEITE, Márcia de P., **O futuro do trabalho:** novas tecnologias e subjetividade operária. 1ª Edição. São Paulo, Scritta: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 1994.

LENCIONI, Sandra. **Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e transformações industriais.** In: Revistas do Departamento de Geografia. nº.12, 1998.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. 11ºed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. **Por uma Geografia Nova.** 6ºed. São Paulo: Edusp, 2004 (b).

_____. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2005.

SCARLATO, Francisco C. **Indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial na metrópole paulistana.** Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – São Paulo: USP, 1981.

SILVA, Elizabeth B. **Refazendo a fábrica fordista:** contrastes da indústria automobilística no Brasil e na Grã-Bretanha. São Paulo: Editora HUCITEC: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 1991.

SIMONI-SANTOS, C.R.S. **Dos negócios da cidade à cidade como negócio:** uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. In revista CIDADES, nº 5, 2007.

TINOCO, A. de C. Integração ou fragmentação? O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração. In: **Espaço & Debates**. n.41, p. 46-65, 2001.

VILLARES, H. D. **Indústria em São Paulo. Centro industrial Jaguaré:** estudo para a sua localização. São Paulo: 1939.

Grande enciclopédia: Larousse Cultural. Vol.28; São Paulo: Círculo do Livro, 1988.