



ISSN 2238-118X

CADERNOS CEPEC

V. 3 N.11 Novembro de 2014

**PERSPECTIVA DO PROCESSO DE TRABALHO NOS
MODELOS FORDISTA E TOYOTISTA**

Mónica Liseth Cardozo RODRIGUEZ

Francivane Teles PAMPOLHA

Centro de Pesquisas Econômicas da Amazônia



CADERNOS CEPEC

Publicação do Programa de Pós-graduação em Economia da Universidade Federal do Pará

Periodicidade Mensal – Volume 3 – N° 11 – Novembro de 2014

Reitor: Carlos Edilson de Oliveira Maneschy

Vice Reitor: Horácio Shneider

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós Graduação: Emmanuel Zagury Tourinho

Instituto de Ciências Sociais Aplicadas

Diretor: Carlos Alberto Batista Maciel

Vice Diretor: Manoel Raimundo Santana Farias

Coordenador do Mestrado em Economia: Sérgio Luis Rivero

Editores

José Raimundo Barreto Trindade

Sérgio Luis Rivero

Conselho Editorial

Armando Souza

Marcelo Diniz

Ricardo Bruno

Francisco Costa

José Trindade

Danilo Fernandes

Gilberto Marques

Sérgio Rivero

Gisalda Filgueiras

Comentários e Submissão de artigos devem ser encaminhados ao Centro de Pesquisas Econômicas da Amazônia, através do e-mail:

jrtrindade@uol.com.br

Página na Internet: <http://www.ppgeconomia.ufpa.br/>

Cadernos CEPEC

Missão e Política Editorial

Os Cadernos CEPEC constituem periódico mensal vinculado ao Programa de Pós-graduação em Economia do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas (ICSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Sua missão precípua constitui no estabelecimento de um canal de debate e divulgação de pesquisas originais na grande área das Ciências Sociais Aplicadas, apoiada tanto nos Grupos de Pesquisa estabelecidos no PPGE, quanto em pesquisadores vinculados a organismos nacionais e internacionais. A missão dos Cadernos CEPEC se articula com a solidificação e desenvolvimento do Programa de Pós-graduação em Economia (PPGE), estabelecido no ICSA.

A linha editorial dos **Cadernos CEPEC** recepciona textos de diferentes matizes teóricas das ciências econômicas e sociais, que busquem tratar, preferencialmente, das inter-relações entre as sociedades e economias amazônicas com a brasileira e mundial, seja se utilizando de instrumentais históricos, sociológicos, estatísticos ou econométricos. A linha editorial privilegia artigos que tratem de Desenvolvimento social, econômico e ambiental, preferencialmente focados no mosaico que constitui as diferentes “Amazônias”, aceitando, porém, contribuições que, sob enfoque inovador, problematize e seja propositivo acerca do desenvolvimento brasileiro e, ou mesmo, mundial e suas implicações.

Nosso enfoque central, portanto, refere-se ao tratamento multidisciplinar dos temas referentes ao Desenvolvimento das sociedades Amazônicas, considerando que não há uma restrição dessa temática geral, na medida em que diversos temas conexos se integram. Vale observar que a Amazônia Legal Brasileira ocupa aproximadamente 5,2 milhões de Km², o que corresponde a aproximadamente 60% do território brasileiro. Por outro lado, somente a Amazônia brasileira detém, segundo o último censo, uma população de aproximadamente 23 milhões de brasileiros e constitui frente importante da expansão da acumulação capitalista não somente no Brasil, como em outros seis países da América do Sul (Colômbia, Peru, Bolívia, Guiana, Suriname, Venezuela), o que a torna uma questão central para o debate da integração sul-americana.

Instruções para submissão de trabalhos

Os artigos em conformidade a linha editorial terão que ser submetidos aos editorialistas, em Word, com no máximo 25 laudas de extensão (incluindo notas de referência, bibliografia e anexos). Margens superior e inferior de 3,5 e direita e esquerda de 2,5. A citação de autores deverá seguir o padrão seguinte: (Autor, data, página), caso haja mais de um artigo do mesmo autor no mesmo ano deve-se usar letras minúsculas ao lado da data para fazer a diferenciação, exemplo: (Rivero, 2011, p. 65 ou Rivero, 2011a, p. 65).

Os autores devem fornecer currículo resumido. O artigo deverá vir obrigatoriamente acompanhado de Resumo de até no máximo 25 linhas e o respectivo Abstract.

Sumário

INTRODUÇÃO	6
1. CRISE DO FORDISMO E A NOVA CONFIGURAÇÃO DE “PRODUÇÃO ENXUTA” (TOYOTISMO)	7
2. TRATAMENTO OPERACIONAL DO PROCESSO DE TRABALHO NOS MODELOS FORD Y TOYOTA	9
3. O MODELO DE PRODUÇÃO CHINÊS	22
CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	26

PERSPECTIVA DO PROCESSO DE TRABALHO NOS MODELOS FORDISTA E TOYOTISTA¹

Mónica Liseth Cardozo RODRIGUEZ²

Francivane Teles PAMPOLHA³

RESUMO: O conceito de produção e produtividade do trabalho ao longo dos anos criou uma demanda de necessidade de estruturar processos de produção cada vez mais competitivos e dotados de princípios de racionalidade, flexibilidade e de tecnologia, os quais impulsionaram a indústria ao comprometimento de adotar técnicas organizacionais de produção mais sistêmica nos moldes de larga escala produtiva inerentes aos novos modelos de produção como o Taylor-Fordismo e Toyotismo, ambos consolidados em bases de produção racional e de técnicas para produzir mais e de uma forma moldada a cada modelo produtivo coerente aos conceitos de gestão de produção funcional de linha de montagem e de flexibilidade na forma enxuta de produzir com quase zero desperdício. Agora a produção em massa é o que determina os preços das mercadorias e não produto por produto. A questão é que altas escalas de produtividade faz que a forma valor produto jamais seja definido pelo trabalhador individual se não pela divisão de trabalho social; por tanto, já não é o trabalhador quem impõe o preço da sua mercadoria “Força de Trabalho”, é a estrutura produtiva quem define o seu custo. A produtividade de uma empresa exige mudanças diárias na configuração dos processos de trabalho e por tanto a saturação em um trabalhador de atividades que geram valor.

Palavras-Chave: Produtividade do trabalho. Modelo Fordista. Modelo Toyotista. Versatilidade. Mais-valia relativa.

¹ Este artigo foi originalmente apresentado como requisito de conclusão da disciplina Economia Política, lecionada pelos professores José Raimundo Trindade e Gilberto Marques.

² Mestranda do Programa de Pós-graduação em Economia (PPGE/UFPA).

³ Mestranda do Programa de Pós-graduação em Economia (PPGE/UFPA).

INTRODUÇÃO

Ao longo do desenvolvimento do capitalismo, as formas de produção industrial acompanharam o ritmo e natureza impostos pela dinâmica da acumulação. É neste contexto, que este artigo busca tratar dos modelos que revolucionaram os moldes dos parques industriais dos grandes centros econômicos disseminados pelo mundo inteiro, e demonstrar uma breve análise comparativa dos modos de produção adotados em um processo conjuntural baseado na estruturação e inovação de técnicas e procedimentos nos processos produtivos de inquestionável contribuição para o desenvolvimento dos parâmetros industriais que são consolidados nos tempos atuais. Historicamente, é pertinente observar grandes metamorfoses no processo produtivo em introduzir técnicas racionais de produção, de tal forma, que no decorrer dos anos é notório a diferença de salto de produtividade de um modelo para o outro.

As formas de produção adotadas por Ford (produção em massa) de forma racional baseadas nas premissas de Taylor de criar uma noção de salário motivacional ao trabalho de rotina, ou seja, produzir em uma esteira de linha de produção onde o trabalhador se especializa em apenas uma tarefa de montagem fez que Ford limitasse o processo para fabricar um só modelo de carro o “Modelo Ford T”, de cor preta, devido à secagem ser mais rápida, perdendo pouco tempo para fabricar seu modelo único de carro, antes este mesmo carro levava setecentos e cinquenta minutos (750 min) para ser produzido, baixando drasticamente para noventa e três minutos (93 min) no sistema de esteira de linha de montagem. Naquele momento, Ford só se preocupava com a produtividade dada pela alteração da sua planta de produção, não se preocupava com desperdício, qualidade e verificação sequencial do processo, só quando o automóvel ficava pronto é que ele era testado; esta metodologia de trabalho é criticado por Philip Bayard Crosby no qual criou os princípios de gestão de qualidade traz a crise de qualidade que sofreu os Estados Unidos entre finais dos 70 e início dos 80, Crosby é o autor do princípio de qualidade “Doing it right the first time” que quer dizer, fazer as coisas corretamente desde o início do processo.

Com base no modelo Ford muitas manufactureiras aplicaram certas regulações baseadas na produtividade e diminuição de custos. Por tanto, o impulso de produzir melhor e mais barato, faz que sejam utilizadas como estratégias alterações na composição orgânica

do capital⁴, assim como novos processos de administração dos tempos e métodos de trabalho com o objetivo de elevar a massa de mais-valia, mesmo reduzindo o volume de capital variável. Já os japoneses entram no jogo com ferramentas mais sofisticadas de distribuição de tarefas dentro de uma configuração de layout de produção chamada “Forma em U” que procura a versatilidade do trabalhador baixo o conceito de diminuição do tempo “ócio”.

O artigo está dividido em quatro seções, além desta introdução: na primeira aborda-se o fordismo, enquanto forma de regulação da produção capitalista preponderante nos últimos cem anos e a paulatina emergência do toyotismo enquanto forma de exploração e regulação da força de trabalho centrais no último quartel do século XX. A segunda seção analisa as formas concretas de processo de trabalho em ambas as formas reguladoras estabelecidas na primeira seção. A terceira seção introduz o “paradoxo” chinês, observando o retorno a métodos de mais-valia absoluta em larga escala, mesmo que este processo também se generalize em diversos outros pontos do planeta; por fim faz-se as considerações finais.

1. CRISE DO FORDISMO E A NOVA CONFIGURAÇÃO DE “PRODUÇÃO ENXUTA” (TOYOTISMO)

Após a Segunda Guerra Mundial, o modo de produção Ford, atingiu seu apogeu com o apoio da indústria e dos sindicatos norte-americanos. Já no início da década de 1960, os EUA amargava um déficit comercial decorrente da competitividade internacional marcada pela entrada e comercialização de 70.000 carros europeus resultantes de baixos custos e incorporações de novas tecnologias trazendo como consequência a perda do mercado por parte dos norte-americanos e, porém diminuição dos salários e perda dos ganhos por improdutividade, deixando cinco (5) milhões de americanos desempregados. Motivados pela taxa de desempregado, os americanos já não tinham interesse de formar parte do proletariado do novo sistema de produção devido às operações repetitivas as que eles se submetiam.

⁴ Marx (1996) define composição orgânica do capital como a expressão em valor da relação entre a massa de capital constante e a massa de capital variável.

Na década dos 70, entram no mercado americano automobilístico os famosos compactos e econômicos carros japoneses (Honda e Toyota), com instalações de fábricas em cidades que não mantinham sindicatos fortes, era uma estratégia competitiva e pela flexibilidade do contrato de trabalho, já que havia um contingente de reserva industrial de trabalhadores desempregados. O mercado americano automobilístico passava por uma crise estrutural devido a uma recessão econômica que os americanos passavam. A Sociedade de consumo de massa, enquanto projeto de valorização do capital, não tinha mais condições de se manter.

Para Harvey (1998) a crise do Fordismo foi o desgaste da produção e organização em relação aos requerimentos do capital. A Divisão do Trabalho explode como um fundamento na economia internacional, filho da competitividade e força tecnológica adotada no mercado de produção de bens e serviços no princípio da acumulação flexível capitalista.

A crise estrutural do capitalismo é debatida pela Escola Francesa da Regulamentação (1970) na sua *Crítica ao Regime Fordista de Acumulação*. O termo “Fordismo” foi criado pelo italiano marxista Antônio Gramsci na tentativa de explicar as relações dos assalariados e capitalistas norte-americanos. Os regulacionistas definem o Regime de Acumulação de Capital e o Modo de Regulação como um conjunto de procedimentos individuais e coletivos orientados no ajustamento consecutivo do sistema como um todo. Assim eles criticam o estruturalismo tecnológico em quanto à noção de equilíbrio neoclássico. Segundo Boyer e citado por Nascimento a crise do modo de produção Ford é uma crise de estrutura industrial, econômica e social, que afeta tanto a regulação como o processo de acumulação.

O capitalismo baseia-se na heterogeneidade do trabalho e na composição deliberada das inúmeras crises sendo elas cíclicas ou estruturais, cria estoques de reserva de desempregados inerente aos moldes do sistema capitalista e pertinente ao sempre competitivo mercado mundial de trabalho. O Modelo de Acumulação capitalista baseia-se: na integração dos mercados financeiros (supremacia do capital financeiro sobre o produto); o fortalecimento das transnacionais com vantagens em buscar formas variadas de contratação da força de trabalho, sendo onde estiverem disponíveis as vantagens de

minimizar os custos de produção e maximizar a lucratividade topo da pirâmide do sistema capitalista de se-manter pujante e central no mercado mundial.

O toyotismo veio da utilização do modo “*Just in time*”/ *Kaban* e muito das bases conceituais adotados por Ford, essas bases foram mais que aperfeiçoadas, criou-se um paradigma de controle do “tempo meta” das multifacetadas disponibilidades de produzir por parte dos trabalhadores, qualidade extrema, pouco desperdício de materiais que eram alocados em pequenos lotes condicionados pela verticalização de produção, racionalização de técnicas, conceitos e princípios de produção padrão de qualidade. Já com esta filosofia de produção, o valor Mercadoria fica em função do Esforço Coletivo e o Potencial Produtivo da Sociedade.

2. TRATAMENTO OPERACIONAL DO PROCESSO DE TRABALHO NOS MODELOS FORD Y TOYOTA

O modo de produção capitalista evolui pelo revolucionar das técnicas e da organização da produção, seu desenvolvimento impõe a permanente transformação do processo de trabalho⁵. Assim a divisão social e técnica do trabalho altamente organizada no capitalismo, condiciona e alavanca um processo de crescimento econômico, acumulação e reprodução ampliada do capital, cuja relação sistêmica fundamenta-se na existência do trabalho assalariado, inserido na dinâmica do processo mercantil.

Por exemplo, na fabricação, mesmo que simples, de moveis de madeira se define uma cadeia de relações de produção que vão desde a exploração dos recursos florestais até a preparação da madeira pronta para cortar e pregar, é por isso que Saad Filho (2011) argumenta que a criação de valor “é um processo social determinado pela predominância de relações de produção específicas, nesse caso, a produção individual adquire significado e relevância apenas em quanto parte do todo” (FILHO, 2011, p. 95). Este argumento sustenta

⁵ Marx (1987:202) define o trabalho como um “processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza”. Os elementos componentes do processo de trabalho são: i) a atividade adequada a um fim, isto é o próprio trabalho; ii) a matéria sobre a qual se aplica o trabalho, o objeto de trabalho; e, iii) os meios de trabalho, o instrumental de trabalho.

que o valor da mercadoria é determinado pela cadeia de valores resultante da divisão social do trabalho.

Braverman (1977) na sua obra “Trabalho e Capital Monopolista” reconhece que no decorrer da história as comunidades tinham desmembrado o seu trabalho em tarefas específicas e produtivas más também afirma que é no capitalismo onde se subdivide o trabalho em tarefas e operações restritas com tempos e movimentos determinados e limitados. Com base nesta tendência de desagregar os processos de trabalho a manufatura dedicou-se a executar uma estrita e minuciosa separação de tarefas, criando grande quantidade de operações executadas por uma massa de trabalhadores; esta divisão social do trabalho se eleva segundo Braverman a outro nível que é a Divisão Manufatureira do Trabalho que consiste no “parcelamento dos processos implicados na feitura do produto em numerosas operações executadas por diferentes trabalhadores” (BRAVERMAN, 1977, p. 72).

Estes rasgos das modificações nos processos de produção e criação de círculos produtivos a traves do desdobramento intensificado das operações, caracterizam a evolução econômica dos países capitalistas, refletindo o seu desenvolvimento nas quatro etapas das Economias descritas por Neffa y De la Garza Toledo (2010) e mencionadas por Zuccarino (2012) no seu trabalho “Modelos estadounidense-fordista y japonês-toyotista: Dos formas de organización productiva contrapuesta?” e que retomam as etapas já estabelecidas por Marx (1996) em O Capital:

- ✓ Etapa Manufatureira
- ✓ Etapa da Grande Indústria e Introdução do Maquinário
- ✓ Etapa da Produção Massiva: Ford
- ✓ Etapa de Produção do Modelo Japonês: Toyota

Nas duas últimas etapas é onde se evidencia a forte reestruturação produtiva dos processos de fabricação, Trindade (2001) na sua obra “A Metamorfose Do Trabalho na Amazônia” define reestruturação produtiva como:

...um amplo processo de reorganização da gestão de trabalho, implicando o estabelecimento de técnicas organizacionais que se valem de novas formas de uso intensificado da força de trabalho, terceirização de parcelas do efetivo de trabalhadores e empregando tecnologias flexíveis, com a incorporação de novos equipamentos. (TRINDADE, 2001, p. 20).

Estas modificações mencionadas por Trindade (2001) giram em torno à diminuição dos tempos de produção, tendo entendido que o Tempo de Trabalho fica compreendido pela soma do tempo de trabalho necessário a reprodução da força de trabalho mais o tempo de trabalho excedente, quanto maior a produtividade de trabalho de um processo, maior o tempo excedente (isto devido à diminuição de tempo de trabalho necessário) e por tanto maior a mais valia.

O tratamento operacional do Trabalho Socialmente Necessário foi fortemente impactado em sua natureza na primeira década do século XX pelo empresário Henry Ford através da alteração da composição orgânica nos seus processos de produção de automóveis onde o conceito de unidade ou linha de produção foi basicamente reestruturado pela metodologia de trabalho Fordista. Estas modificações transcendentais levaram a um alto grau de mecanização nas linhas de produção que até os dias de hoje compreende a evolução nos arranjos dos sistemas produtivos onde cada máquina providencia à seguinte máquina sua matéria-prima já transformada previamente e pelo fato de formar um sistema contínuo e simultâneo de produção, a mercadoria se encontra continuamente em transformação em cada uma das fases do processo (MARX, 1996).

O modelo estadunidense deu abertura à fase da produção em massa, onde se aplica nas linhas de produção a organização científica do trabalho baseada em estudos de métodos e movimentos de trabalho (estudos de Taylor). Antes da era do Fordismo, para fabricar um veículo, os trabalhadores se concentravam na produção de uma unidade, e até não acabar não construía o seguinte. Essa concentração requeria tempo de trabalho concreto em traslados para buscas de material e aplicação de técnicas para as operações de armado do veículo; além da carga de trabalho abstrato; o que trazia como consequência que o tempo de trabalho necessário de uma unidade fosse de doze horas e meia (12,5) no caso específico do modelo FORD T.

Devido a que o valor de uma mercadoria é definido pelo Tempo de Trabalho Socialmente Necessário depositado nela (HARVEY, 1993), a alta composição de valor da mercadoria fazia que o valor de troca não fosse acessível para todos os status, por tanto os produtos são eram destinados para a classe alta da época, onde para esse momento em 1908 o preço do FORD T era de oitocentos e cinquenta dólares (US\$ 850).

Por efeito de que o alvo do empresário era obter mais valia através da conjunção do adiantamento de Capital (D) nas mercadorias Meio de Produção e Força de Trabalho (M) para gerar um novo valor (M') e assim obter lucro (D + ΔD), o sistema Ford segue perfeitamente o Circuito Capitalista (D – M – D'); mais com o alvo de ainda mais obter acumulação de capital, ele muda as características de consumo da sociedade, onde para esse momento os carros eram mercadorias de luxo destinadas para as classes mais pudentes; mais é interessante saber como o FORD conseguiu obter maior número de consumidores numa sociedade limitativa enquanto a poder aquisitivo. Como ele conseguiu vender mais veículos sendo estes um ícone de luxo?

A transformação dos conceitos de processo de produção por parte de FORD fez que setores de classe econômica menor se incorporassem ao Circuito de Trabalho M – D – M'; Marx descreve este panorama como a criação de um grande exército que gera o seu próprio salário e retorna mercadoria dinheiro ao Capitalista através da compra da mercadoria que ele mesmo produz.

Ford eliminou o método de fabricação por unidade conseguindo o *Milagre Capitalista da Produção Continua* através do aumento da Composição Orgânica do capital (COC) no processo e distribuição do trabalho; agora os trabalhadores não se concentravam somente na fabricação de uma unidade de veículo, agora o trabalho é dividido por partes e cada grupo de trabalhadores se especializava somente numa área do carro e repetiam as operações em cada unidade de mercadoria, por tanto agora o valor da mercadoria é resultante da divisão social do trabalho e os preços são determinados pela produção em massa e não produto por produto (FILHO, 2011), com isto o capital se reproduz através da produção de valor em série.

Os ajustes específicos que FORD fez na linha de produção e que mudaram os métodos de trabalho das indústrias foram os seguintes:

✓ Introdução no processo de produção da Cinta Transportadora e a Cadeia de Montagem. Através da primeira, FORD conseguiu eliminar as operações de traslado de matéria-prima pesada por parte dos trabalhadores e mecanizou esta operação através de uma cinta transportadora que traslada o material até o ponto de operação. Por outro lado, com a Cadeia de Montagem, já não era necessário que os trabalhadores trasladarem o carro até a

seguinte estação de operação. Estas duas aplicações fizeram que o tempo de traslado e transporte de material foram reduzidos e, por conseguinte a composição do Trabalho Socialmente Necessário diminui se por efeito do aumento da Composição Orgânica do sistema. Baixo este novo esquema de Composição Orgânica, Marx (1996) adverte que “quanto maior a força produtiva do trabalho, tanto menor o tempo de trabalho exigido para a produção de um artigo, tanto menor a massa de trabalho nele cristalizada, tanto menor o seu valor” (MARX, 1996, P. 170).

✓ Introdução na ideologia dos trabalhadores da importância da competitividade entre eles com o alvo de atingir crescimento pessoal e profissional dentro da organização. Também o novo sistema introduz nos trabalhadores os conceitos de eficácia, eficiência, produtividade e contribuição nos objetivos da empresa.

✓ Divisão do trabalho por operações específicas, onde *grupos especializados de trabalhadores* se concentram em cada área. Em consequência, o trabalhador se sujeita as normas e regras da estação de trabalho dado pelo padrão. A razão que motiva ao Capitalista a organizar seu sistema neste esquema é o fato de que:

A divisão social e técnica do trabalho, altamente organizada no capitalismo, alavanca um processo de crescimento econômico, acumulação e reprodução ampliada do capital, cuja integridade sistêmica fundamenta-se na existência do trabalho assalariado, inserido na dinâmica do processo mercantil. (TRINDADE, 2001, p. 9).

✓ Estandarização dos métodos de trabalho e médios de produção, estabelecimentos de tempos e procedimentos de trabalho; em consequência o trabalho é limitado às ordens da direção.

✓ Contratação de mão de obra sem nenhum tipo de qualificação, pois as normas e os procedimentos são estabelecidos, só é preciso o treinamento.

✓ Pagamento de salários em função de rendimentos de produção.

Essas práticas fizeram que o tempo de fabricação do modelo FORD T diminui-se para noventa e três minutos (93 min) das doze horas e meia (12,5 h) que caracterizavam o método Pre-fordista, por tanto FORD conseguiu gerar valor de um jeito mais barato; em consequência a estratégia de FORD foi fazer que os seus mesmos trabalhadores fossem os

consumidores das mercadorias, e para isso ele mudou as normas de consumo massivo, onde agora as classes menos pudentes, também poderiam obter um veículo. É por isso que se afirma que o FORD se apoia no circuito $M - D - M'$ para gerar acumulação de capital. Para atingir o objetivo de a classe trabalhadora consumir seus veículos, ele não só conseguiu diminuir o Tempo de Trabalho Necessário, também reduziu o Tempo Total da jornada de trabalho, diminuindo-a para oito horas (8 h) sendo o salário aumentado a cinco dólares (US\$ 5) por jornada, isto criou uma forte aderência da classe trabalhadora a organização e por tanto um maior poder aquisitivo ante uma diminuição do preço do modelo FORD T para duzentos e cinquenta dólares (US\$ 250) no ano 1927. Por tanto, o modelo Fordista modificou as normas de consumo nos Estados Unidos e aumentou os itens em que o trabalhador podia se reproduzir socialmente, neste panorama, Trindade conclui que “a padronização da produção estabelecia um dos elos da cadeia, na outra ponta estava o alargamento do consumo de massa, sem contar a ‘mercadificação da cultura’ e a imposição de uma ‘nova estética’, ditada pelos meios globais de comunicação” (TRINDADE, 2001, p. 36).

É muito importante destacar como o FORD aumentou os seus níveis de mais-valia através do aumento do padrão de vida dos trabalhadores e modificação da sua filosofia de produção; o aumento de mais valia, requer o aumento da taxa de exploração; Marx em relação a esse fenômeno destaca que é possível que aumentos no padrão de vida do trabalhador sejam acompanhados de um comportamento crescente ou constante da taxa de exploração.

A taxa de exploração mostra a razão entre o trabalho excedente e o trabalho necessário, obviamente FORD aumenta o tempo de trabalho excedente através da diminuição do trabalho necessário conseguindo a mais valia-relativa através da automação dos processos de montagem. Por tanto agora a Massa de Mais Valia atingida por FORD é a atração do movimento industrial, no qual é definida por Marx como o produto entre três determinantes importantes: 1) a Taxa de exploração que está diretamente relacionada à apropriação que tem o Capitalista do trabalho excedente do trabalhador, 2) O Valor de Força de Trabalho média, e 3) O número de trabalhadores. A consequência de esta equação materializada em planta industrial é que a Variável que motoriza a configuração de arranjos

de trabalho não é mais as habilidades natas do trabalhador, se não o grau de taxa de exploração que o Capitalista pode manipular da massa trabalhadora, porém, em estas condições “a força de trabalho explorável pelo capital torna-se, portanto, independente da oferta de trabalhadores” (MARX, 1996, P. 418-419).

O aumento da composição orgânica, a predeterminação e estabelecimento dos procedimentos de trabalho, a homogeneização dos processos de produção e a sincronização dos tempos de trabalho nas estações, trouxeram como consequência uma grande oferta de mão de obra não qualificada disposta a se adaptar aos salários estabelecidos pelos capitalistas, se bem que o Ford foi inteligente em aumentar os seus investimentos em capital variável para garantir a troca das suas mercadorias, muita unidades produtivas atualmente exageram os seus níveis de mais valia fazendo que a classe trabalhadora se reproduza só em certos itens básicos de reprodução. A mecanização dos processos faz que a classe trabalhadora se sujeite aos níveis de reprodução oferecidos pelo setor empresa e aos níveis de qualidade de vida oferecidos pelo estado, trazendo até os tempos atuais as lutas de classes entre capitalistas, trabalhadores e governo. Em quanto a este fenômeno, Trindade menciona o seguinte:

O Processo produtivo envolve, por tanto, uma série de disputas. O aspecto mais importante é a repartição do tempo de trabalho entre trabalho necessário e trabalho apropriado como excedente, o que se reflete nas relações sociais estabelecidas no processo de trabalho e ligadas à divisão técnica do trabalho. Essa disputa, travada já nos próprios locais de trabalho, necessita ser regulada, para se adequar aos objetivos últimos da acumulação de capital. (TRINDADE, 2001, p. 39).

O ramo industrial seguiu os passos de FORD com a nova filosofia de produção, onde a concorrência da produtividade é o motor das modificações da composição orgânica e a organização das tarefas de cada empresa, porém os capitalistas adotam estratégias de inovação para abaratar o valor da mercadoria; Marx no capítulo X da sua obra argumenta que “é impulso imanente e tendência constante do capital aumentar a força produtiva do trabalho para baratear a mercadoria e, mediante o barateamento da mercadoria, baratear o próprio trabalhador” (MARX, 1996, p. 435). Agora, fazendo um parêntesis, pode-se observar que os Capitalistas para aumentar a sua produtividade, se submetem a uma forte pressão para aumentar a Composição Orgânica dos seus processos de produção, pelo qual

se apresenta a oportunidade de fazer a seguinte pergunta: Ford como outras indústrias, gerou mais valor com a introdução da mecanização dos processos?

Há que ter claro que a redução do tempo de trabalho de produção do Modelo FORD T no ano 1913 de doze horas e meia (12,5 h) a noventa e três minutos (93 min), fez que FORD crescesse no nível mundial pela geração de mais-valor relativo produto do aumento da produtividade, mas segundo o Marx a maquinaria introduzida em grandes volumes não deixa de ser capital morto, cadáver na ausência do setor trabalhador, não produz valor; o que acontece é que toda essa massa metálica quando é operada pelo homem, e este último transfere os valores passados da máquina á mercadoria, não só é gerado valor, mais também, mais valor relativo, quer dizer então se bem a tecnologia não gera valor, pelas suas qualidades operacionais (tempos, acabamentos, versatilidade) ela é fonte de mais-valor relativo, por tanto, “como qualquer outro componente do capital constante, a maquinaria não cria valor, mas transfere seu próprio valor ao produto para cuja feitura ela serve. À medida que tem valor e, por isso, transfere valor ao produto, ela se constitui num componente de valor do mesmo” (MARX, 1996, p. 21).

Devido ás modificações da estrutura de trabalho por conta da mecanização, o valor da Mercadoria Fator de Produção diminui gerando assim uma desvalorização do crescente proletariado, porém, “As reorganizações e reconfigurações capitalistas das tarefas tendem a produzir desqualificação, na medida em que as tarefas que antes eram complexas, agora são simplificadas em suas partes constitutivas. Isso também provoca a redução do valor da força de trabalho empregada” (HARVEY, 1993, p. 178).

Isto é um fato contundente, pois já não seriam mais valorizadas as qualidades extraordinárias do trabalhador se não as destrezas de seguir instruções impostas pelo padrão, Trindade no seu estudo descreve este acontecimento com o seguinte argumento:

Uma certa visão, que caracterizava o fordismo como um modelo de organização do trabalho que anulava a capacidade criativa do operário generalizou-se. Essa visão centrava a organização da produção na variável divisão do trabalho, de tal modo que o trabalhador era desqualificado e convertido de tarefas de fácil apreensão sensorial. (TRINDADE, 2001, p. 38).

Essas tarefas de fácil apreensão sensorial são estandardizadas, escritas e estabelecidas pelo capitalista a través da *normalização* do trabalho no qual é a imposição

sob a classe trabalhadora de métodos e instruções de trabalho para cada número de parte de mercadoria. Além de serem impostas, estas tarefas são limitadas baixo um padrão de tempos e movimentos sincronizados, onde o Capitalista determina o tempo limite de produção unitária a través do estabelecimento do valor do Takt Time. O Takt Time é o tempo de ciclo que permite atender a demanda da mercadoria, assim tudo o processo de transformação da mercadoria no circuito de produção é sincronizado desde a primeira operação até a última em função do tempo de ciclo. A sincronização do trabalho dá abertura ao Fluxo Contínuo de Processo o qual se refere ao movimento contínuo de uma mercadoria em forma coerente e controlada nas diferentes fases do processo; para isso, cada operação precedente deve estar em fase de tempo com a seguinte. (CONTRETAS E COTA, 2006).

Tendo o controle do Circuito de Produção a través da normalização e sincronização de tarefas, “os trabalhos são homogeneizados conforme as mercadorias recebem preços, ou quando a moeda cumpre a função de medida de valor” (FILHO, 2011, p. 110); as linhas de produção não são configuradas por especificidade de produto se não que os processos, os arranjos de layout, os procedimentos, a disposição de máquinas e ferramentas são desenhados em função de produzir variedade de número de partes de mercadorias que sejam comuns no valor de Tempo Socialmente Necessário, no seu preço de troca e cujas complexidades técnicas de produção sejam comuns.

Baixo esta equalização do sistema de produção, as constantes melhorias técnicas transformam as operações complexas á tarefas simples de trabalho grupal dissolvendo a cada individuo ao trabalho coletivo, porém a massa trabalhadora passa por um processo de desvalorização da sua capacidade e da sua experiência de trabalho (FILHO, 2011). Agora o operário já não é centro de habilidades técnicas complexas; ele se submete a um processo de desqualificação, ele está exposto à manipulação da taxa de exploração por parte do capitalista; assim se este último quiser diminuir seus custos variáveis sem alterar a Massa de Mais Valia só tem que aumentar a taxa de exploração, Marx no capítulo X afirma que “Na produção de determinada massa de mais-valia o decréscimo de um fator pode por isso ser compensado pelo acréscimo do outro. Se diminui o capital variável e, ao mesmo tempo e na mesma proporção, aumenta a taxa de mais-valia, a massa da mais-valia produzida permanece inalterada” (MARX, 1996, p. 418).

Agora, na primeira década dos 90, no mercado automotivo, não só se achava o FORD, companhias como General Motors em Europa, observaram em 1926 um detalhe que o FORD não discerniu: a estratificação de mercados e a diferenciação das necessidades dos consumidores. General Motors, já adaptado à metodologia Fordista, impulsiona ao mercado variedade de veículos em quanto à cor e arte de desenho que ante o único Modelo FORD T que só se apresentava em cor preto, superou as vendas de FORD. Logo, os Capitalistas do setor oligopolístico automotivo diversificaram a produção do Valor-Mercadoria até que a partir da década dos anos 70 a Toyota (Indústria Japonesa) além de gerar valor diversificado, mudou o Sistema de Produção em Série de FORD para o modelo Justo a Tempo (JIT). Nesse momento o Ford sofre uma queda e a Toyota toma posseção do mercado, Zuccarino (2012) descreve as razões da queda do Ford com o seguinte argumento:

Mientras para algunos se trató de una crisis básicamente del Estado keynesiano, interventor y social, para otros, la crisis del fordismo implicó un agotamiento del régimen técnico preexistente producto del costo del gigantismo, el aumento del trabajo improductivo en la empresa, la contradicción entre técnicas productivas rígidas y perspectivas macroeconómicas inciertas, la disgregación del orden económico internacional y la caída de la tasa de ganancia como resultado, entre otros factores, de la elevación de los costos salariales sin un aumento simultáneo de la productividad. (ZUCARINO, 2012, p. 202).

Se bem FORD estabeleceu como base de obtenção de mais-valia relativa às configurações da estrutura Espaço-Temporal no processo de produção, através da eliminação das operações de traslado de material por parte dos trabalhadores de tal jeito que eles só se enfocassem nas tarefas especializadas estabelecidas em cada estação de trabalho (operações divididas); a TOYOTA atingiu o nível mais profundo na dimensão espaço temporal.

O interessante do Modelo Toyota é que ainda baseado numa forte composição orgânica, trabalha com o forte comprometimento por parte do trabalhador nos valores da empresa, muito mais do que o Método FORD. Desde o ponto de vista de Engenharia e Administração de Trabalho é uma filosofia de trabalho bem mais limpa e robusta aos câmbios de demanda, mais exige Versatilidade da parte do trabalhador, pois o Método Toyota ou Lean Manufacturing, contradisse os critérios de *especialização de trabalho* do

Fordismo e impulsiona o critério de *multi-hábilidades de cada trabalhador*, o que implica uma extensa redução de custos variáveis e uma ampla capacidade por parte do setor trabalhador de gerar valor e mais valia.

A partir de 1980, o Método Toyota aplica uma serie de regulações sob o Método Ford, ainda mantêm a mecanização dos processos de produção e a utilização de alta Composição Orgânica, mais desenvolve as seguintes variações:

- ✓ Sistema Justin time (JIT), ao contrario do modelo Fordista (produção massiva), no Toyotismo se produz só as quantidades que vão ser vendidas, nas especificações solicitadas pela demanda. O Sistema Justo a Tempo caracteriza-se pelo forte controle entre atividades que geram e não geram valor, no nível logístico, por exemplo, exige que só se forneça na linha de produção só o material que vai ser utilizado em quantidade e número de parte.
- ✓ Controle Total de Qualidade. O método Fordista utiliza a imagem do supervisor (capataz); ao contrario, no modelo Toyota, não existe supervisor, os mesmos trabalhadores supervisionam e são responsáveis do cumprimento das especificações da mercadoria produzida em cada estação de trabalho.
- ✓ Melhoria Continua, o Modelo Toyota motiva aos trabalhadores de serem eles mesmos quem achem ideias e métodos que melhorem o fluxo de produção e aumentem a produtividade do processo, devido a que “o referido conhecimento prático do processo de trabalho, obtido pelo operário no exercício cotidiano, foge aos rígidos ditames técnicos dos manuais de produção, possibilitando a constituição ou recriação de “modus operandis” inusitados e mais produtivos” (TRINDADE, 2001, p. 39).
- ✓ Versatilidade, ao contrario do modelo Fordista, consiste em fazer que o operário tenha a capacidade de operar várias tarefas o que faz que o processo de produção seja robusto e na sua vez flexível aos câmbios de demanda.
- ✓ Trabalho em equipe, ao contrario do Fordismo que impulsiona a Competência individual. Com uma alta composição orgânica, para Toyota o trabalho corporativo é necessário devido a que a maquinaria “só funciona com base no trabalho imediatamente socializado ou coletivo. O caráter cooperativo do processo de trabalho torna-se agora, portanto, uma necessidade técnica ditada pela natureza do próprio meio de trabalho” (MARX, 1996, P. 20). Marx ressalta este argumento no Capítulo XIII da obra O Capital.

O que chama a atenção desta filosofia de trabalho são dois detalhes, (1) a eliminação de operações que não geram nem transferem valor na mercadoria, (2) o aumento de trabalho abstrato e concreto pelo fato de colocar ainda mais responsabilidades na classe trabalhadora com o alvo por parte do capitalista de diminuir os Custos Variáveis e assim obter mais lucro. É interessante à mudança de paradigma enquanto ao tratamento dos Meios de Produção no Modelo Toyota ou também chamado Lean Manufacturing (Manufatura Esbelta), pois agora o alvo não é alta estocagem como o Modelo FORD, o alvo é a eliminação completa de desperdício no processo de produção; segundo Contreras e Cota no seu livro “Conceptos y reglas de Lean Manufacturing”, existem oito (8) tipos de desperdício dos quais um deles é o *Tempo de Espera* o qual é o período de produção nula no qual o operário, a máquina ou ambos os dois esperam algo para continuar o processo.

A questão principal deste estudo é: como o Modelo Toyota trata com os tempos de espera nos processos de produção? Para resolver esta questão, é necessário entrar no circuito de produção, onde são conjugados os Meios de Produção com os Fatores de Produção, já é de saber que o *Milagre Capitalista da Produção Continua*, conseguiu uma forte acumulação de capital graças à geração de Mais-valia relativa, devido à diminuição do Tempo de Trabalho Socialmente Necessário; mais é importante explicar a evolução dos tempos de trabalho entre as Filosofias FORD e TOYOTA. Como foi explicado no princípio, o FORD reduz o tempo de ciclo de uma unidade de produto através da automação dos processos de produção e a reorganização da estrutura de trabalho, basicamente achou possível a Mais – Valia relativa no seu processo, a Toyota acaba dando seu enfoque no homem, a Toyota estuda passo a passo os movimentos do trabalhador para aumentar mais ainda a Mais-Valia relativa.

As áreas de Administração de Tempos e Processos, fundamentados nos princípios Taylorianos e na filosofia Toyota, fazem estudos da sincronização dos movimentos entre homem-máquina, baseados nas seguintes questões: O que faz o homem em quanto à máquina opera? e, O que faz a Máquina em quanto o homem opera?. Porque os Japoneses se fizeram essas perguntas no circuito de produção? *A resposta esta nos lapsos de tempo entre os passos sequenciais de uma operação que o trabalhador executa.* Mais outra pergunta: O que acontece nesses lapsos de tempo? O que há de interessante? O Marx

responde argumentando que os Capitalistas não gostam desses lapsos na jornada de trabalho, pois é nesses momentos onde se forma o lucro.

Por efeito de que o Ford já havia feito um trabalho bem importante na estruturação dos tempos, métodos e tecnologias de trabalho; agora Toyota cria um novo conceito: *Multi-habilidades do trabalhador*, conceito contrário á filosofia Ford. Como Ford havia eliminado as operações de traslados que não agregavam valor ao produto, a Toyota adicionou dentro dos tempos de trabalho, atividades que se agregam valor ao produto com o fim de diminuir a quantidade de mão de obra numa operação. Assim, o Modelo Toyota cria a célula de manufatura em forma de U, e em lugar de assignar só uma tarefa, a Toyota comprime os tempos para adicionar mais tarefas dentro dos lapsos de tempo do trabalhador. A célula de Manufatura em forma de U procura distribuir e instalar duas ou três máquinas em forma de U para que um só operário opere todas em cada lapso de tempo individual, por exemplo, o Operário trabalha com dois tornos, ele introduz uma peça na maquina N. 1, em quanto esta processa a peça, o operário em lugar de esperar que a máquina acabe, ele introduz uma peça na máquina N. 2, e em quanto esta processa, o operário retira a peça e introduz outra na máquina N. 1, e assim por diante; Contreras e Cota explicam esta estratégia da seguinte forma:

La forma de “U” facilita que la primera y última operación del proceso sean realizadas por el mismo operador, lo cual ayuda a mantener el flujo y el ritmo de trabajo. Las células de manufactura requieren trabajadores multihábiles, quienes seran responsables de la calidad del producto y de los medibles para alcanzar las metas.

Sendo esta configuração iniciativa Toyotista, Monden (AP. Coriat, 1994:60-64) citado pelo Trindade descreve este arranjo de trabalho como um modo de layout fordista, onde especificamente a interface homem/máquina em forma de U é definida do tipo “Organização em Ilhas”, onde o trabalhador se encontra no centro de varias máquinas diferentes, com o alvo de operar varias tarefas e evitar a acumulação de estoques em processo. Na teoria de Lean Manufacturing, o estoque em processo é desperdício pelo fato de que não adiciona valor ao produto e por tanto não gera lucro, só gera custos de estocagem.

Diante este panorama, o Marx levanta a denominação de Trabalhador Coletivo que praticamente é materializado no conceito de versatilidade de Toyota onde menor perda de

tempo se tem maior ganho de produtividade; na verdade o Ford economizou os tempos de deslocamento e a Toyota os tempos de lapso entre tarefas é por isso que o Harvey afirma que “Assim, toda a estrutura espaço temporal torna-se uma questão organizacional para o modo de funcionamento do capitalismo”. (HARVEY, 1993, p. 177).

3. O MODELO DE PRODUÇÃO CHINÊS

Gaulard (2011) observa que a taxa de crescimento da China decorre de uma sobre acumulação de capital internacional reinvestido em território e menos em alterações tecnológicas que levem ao aumento da produtividade no curto prazo. Cabe destacar que em termos de capital variável investido, os baixos preços de mão de obra é um atrativo comercial para que empresas multinacionais desenvolvam os seus processos, porém a alta taxa de exploração devida à desvalorização do Trabalho Socialmente Necessário resulta serem pontos chaves para incubar circuitos de produção. China em seus anos de sequencial crescimento econômico promove uma profunda transformação no cenário mundial de fluxos de produção e parâmetros de mercado de trabalho.

A produção de grande escala da China está baseada nos moldes capitalistas de produzir margens de maior lucratividade alocadas em baixos custos de mão de obra abundante. Os impactos sobre o emprego podem ser explicados pelo Gaulard:

La sobreutilización de capital engendra una disminución de la productividad del capital y un estancamiento de la productividad global de los factores. Además, este modo de acumulación también es responsable de un alto nivel de desocupación y, por lo tanto, de una mano de obra excedente cada vez más abundante. (GAULAR, 2011, p. 6).

As vantagens chinesas em matéria de baixos salários principalmente em setores manufatureiros e de conhecimento intensivo demonstram uma tendência de comportamento do mercado em relação ao processo lucrativo e expansionista. Embora a produtividade do setor manufatureiro norte-americano seja trinta (30) vezes maior que aquela registrada na China, o salário de um engenheiro norte-americano é oito (8) vezes maior do que um profissional chinês, onde este último para 2002 estava valorado em US\$ 8.135. Documentos internos da IBM divulgados pelo o *Wall Street Journal* mostram que o custo

total hora (incluindo benefícios) de um programador chinês de nível inicial é de doze dólares e cinquenta centavos (US\$ 12,50) versus cinquenta e seis dólares (US\$ 56) de um empregado norte-americano do mesmo nível. A adaptação do povo chinês aos baixos salários e poucos direitos tem a ver muito com a sua cultura milenar de ser um povo que foi perseguido e humilhado pelas invasões externas em procura dos seus recursos. Assim Sousa (2013) no seu trabalho “China e Japão – uma análise intercultural contemporânea” descreve que o “ensino da humilhação nacional é visto como necessário, porque os mais novos devem sentir que a sua felicidade atual resulta de tempos de dificuldade. Só assim é que eles podem trabalhar arduamente para tentar compensar a terra-mãe”, porém, “se há algo que nos faz gostar menos da China então é porque não sabemos bem o que aconteceu” (SOUZA, 2013, p. 9).

Porém ainda com baixa produtividade é rentável para as empresas estrangeiras instalar as suas maquinarias e treinar pessoal num médio onde há excedente de oferta de mão de obra, pois o Capital Variável total vá estar definido pelo produto da massa de trabalhadores e o valor de força médio que é considerada barata. Em consequência o fluxo de migração de técnicos qualificados e mão de obra barata em relação aos países desenvolvidos exercem uma pressão negativa sobre os salários dos países vizinhos proporcionando uma relação direta e indireta do desemprego mediante a competição no exterior.

A sobre acumulação de capital na China deve-se a entrada de empresas de alta produtividade em solo chinês, porém, o impactante aumento da produtividade de trabalho da China se explica pela desapareção da proteção ao trabalhador nas empresas estatais que com as posteriores privatizações, foi incrementada a intensificação de trabalho. Devido à alta flexibilidade do modelo de produção chinês, a sobreprodução modifica os padrões de aquisição de mão de obra, “es mucho más fácil disminuir el volumen de mano de obra utilizado: por esta razón la productividad del trabajo no disminuye debido a los fenómenos de sobreproducción. Muy por el contrario, esta productividad esta subiendo” (GAULARD, 2011, p. 14).

Cunha e Xavier (2009) observam que a expansão da China no comércio mundial foi impulsionada pela abertura das reformas econômicas em 1992 no momento da redução

significativa das tarifas de comércio, esta evolução foi acompanhada do crescente investimento direto externo. Sendo que o governo chinês estimulou o estabelecimento de circuitos de produção de empresas estrangeiras, pode-se afirmar que o modo de produção chinês se caracteriza por uma fragmentação de processos de produção da cadeia de valor administrada pela ideologia estrangeira capitalista modelada e reestruturada pela evolução dos modos de produção Toyota e Ford, mais apoiada numa alta taxa de exploração, numa baixa parcela de valor do Capital Variável oferecido pela China, uma alta oferta de mão de obra, pouca obrigações sociais á classe trabalhadora e uma super inversão de capital traduzida em altos níveis de Composição de Capital e, porém altos níveis de sobreprodução.

Assim o crescimento econômico da China vem acompanhado de regulamentação de direitos e apropriação de força de trabalho, Sousa (2013) expressa o grau de autoritarismo e regulações de direitos que caracteriza ao povo chinês e por tanto afeta o modo de reprodução social e a integração do proletariado no circuito de produção, para China “Não é só o poder de narrar que é importante; o poder de o proibir é igualmente importante. (SOUSA, 2013, p. 13).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O capitalismo impulsionou a apropriação de recursos e mais-produto ao longo da história contemporânea, alimentando a criatividade e genialidade do ser humano em procura do controle da exploração de recursos e da reprodução social do indivíduo, criando assim o exército do proletariado. O resultado, o valor da mercadoria para os departamentos de consumo e meios de produção segundo a nomenclatura marxista não depende do desempenho do trabalho concreto e abstrato individual se não da divisão social de trabalho representando esta o esqueleto do sistema de produção e o pivô para gerar a mais-valia.

O máximo controle da reprodução social do proletariado foi descoberto pelo capitalista no momento em que ele aprendeu como manipular a reestruturação produtiva, modificando, ajustando, quantificando e controlando as configurações de tempos, movimentos e composição orgânica do esquema homem-máquina. Assim, a produção em série se converte no sustento do capitalista no mercado, sendo o seu lucro maior com o aumento da produtividade, é dizer, maior número de unidades por hora-homem, vê-se que este último se torna uma unidade de grandeza que não explica as habilidades e destrezas do operário se não a quantidade de tempo que ele se sujeita a diagramas operacionais e estudos de tempo que fazem que ele trabalhe baixo o esquema de Takt Time.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRAVERMAN, H. **Trabalho e Capital Monopolista**: a degradação do trabalho no século XX. 3. ed. Rio de Janeiro: LTC. Grupo (Gen), 1987. 379 p.
- CONTREAS, A; COTA, E. **Conceptos y reglas de Lean Manufacturing**. 1. ed. México: LIMUSA, 2006. 264 p.
- CUNHA, S; XAVIER, C. China: padrão de especialização comercial, tecnologia e comércio intraindustrial. **Revista Brasileira de Inovação**. Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, julho-dezembro. 2010. Disponível em:
<http://www.ige.unicamp.br/ojs/index.php/rbi/issue/view/41#.Uu5jZvldWGo>
- FILHO, S. **O Valor de Marx**: Economia Política para o capitalismo contemporâneo. 1. ed. Campinas: Unicamp, 2011. 216 p.
- GAULARD, M. Los Problemas de la Sobreacumulación en China. **Revista de Economía Crítica**. Francia, n. 11, janeiro-junho. 2011. Disponível em:
<http://revistaeconomiacritica.org/n11>
- HARVEY, D. **Los Límites del Capitalismo y la teoría Marxista**. 1. ed. México: Fondo de Cultura Económica, 1990. 469 p.
- MARX, K. **O Capital**: Crítica da Economia Política. São Paulo: Nova Cultural, 1996. 473 p. Tomo N. 1.
- MARX, K. **O Capital**: Crítica da Economia Política. São Paulo: Nova Cultural, 1996. 381 p. Tomo N. 2.
- NASCIMENTO, E. Notas a respeito da Escola Francesa da Regulação. **Revista de Economia Política**. Brasília, v. 13, n. 2 (50), abril-junio. 1993. Disponível em:
<http://www.rep.org.br/pdf/50-7.pdf>
- NEVES, J; FERNANDES, D. Estrutura Ocupacional, Autoridade Gerencial e Determinação de Salários em Organizações Fordistas: o Caso da Indústria de Transformações no Brasil. **Revista de Administração Contemporânea**. Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, janeiro-abril. 2002. Disponível em:
<http://www.readcube.com/articles/10.1590/S1415-65552002000100008?locale=en>
- SHENKAR, O. **O Século da China**. 1. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005. 222 p.
- SOLER, A; López, J. Del Fordismo al Toyotismo?. **Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales**. España, n. 24. 1993. Disponível em: <http://cuadernos.uma.es/buscador.php>
- SOUSA, S. **China e Japão – uma análise intercultural contemporânea**. 2013. 20p. Trabalho realizado no âmbito da Bolsa de Integração na Investigação Científica e Desenvolvimento do Instituto Politécnico do Porto – Banco Santander Totta – Centro de Estudos Interculturais, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, Portugal, 2013.
- TRINDADE, J. **A metamorfose do Trabalho na Amazônia**: Para além da Mineração Rio do Norte. 1. ed. Belém do Pará: NAEA, 2001. 172 p.
- ZUCCARINO, M. Modelos Estadounidense-fordista e japonês-toyotista: Dos formas de organización productiva contrapuestas?: Un estudio de caso: trabajadores bolivianos afiliados a la Federación Obrera Local (FOL) em la primera mitad del siglo XX. **Historia Caribe**, Colombia, v. VII, n. 21, julio-diciembre. 2012. Disponível em:
http://investigaciones.uniatlantico.edu.co/revistas/index.php/Historia_Caribe/issue/view/63/showToc

