

Biblioteca Anarquista



# A Importância do Carro para a Economia Moderna

Earth First!

Earth First!  
A Importância do Carro para a Economia Moderna  
Março de 1994

Aufheben no.3.  
Este ensaio foi retirado de Aufheben no.3. Aufheben é uma publicação  
autonomista produzida por algumas pessoas do Earth First! de  
Brighton, Inglaterra.

[bibliotecaanarquista.org](http://bibliotecaanarquista.org)

Março de 1994

# Conteúdo

Quem necessita de estradas?	3
O Capital precisa de transporte	4
As estradas de ferro e a ascensão do capitalismo industrial	6
A crise do capitalismo monopolista e o declínio das estradas de ferro	8
O pós-guerra e a ascensão do carro	10
O carro e a liberdade burguesa	13
Desenvolvendo mercados europeus	15
Just-in-Time	16

# Quem necessita de estradas?

As estradas não são ruins para todos? Os críticos liberais da indústria rodoviária e automobilística adicionam à lista dos incômodos acima os seguintes pontos:

1. As estradas estão transformando-se cada vez mais em empreendimentos ineficazes em termos de custo; o custo do seu “melhoramento” está crescendo.
2. E assim que as estradas novas são construídas e as velhas são expandidas, elas são saturadas porque o aumento do transporte rodoviário é desta forma incentivado. O congestionamento portanto não é diminuído e a economia paga o custo dos engarrafamentos.
3. Finalmente, os críticos liberais argumentam que os capitais privados do carro/estrada estão cortando a garganta de “todos” a longo prazo, porque “nós” não podemos continuar indefinidamente usando recursos desta maneira.

Mas embora os capitais privados tendam a não operar nos termos dos interesses futuros do capital em geral, não há nenhuma razão a princípio para que um capitalismo “mais verde” não possa ser desenvolvido. (De fato, ele está sendo desenvolvido neste momento para recuperar através dos canais de consumo a “revolta verde”). Então porque o carro foi preferido a mais eco-amigáveis (menos ecologicamente desastrosos talvez seja um termo melhor – invasivo DTEF! ed.) alternativas, tais como o transporte ferroviário? Seguindo o desenvolvimento da indústria de carro a motor – e portanto da expansão das rodovias – historicamente, podemos observar um número de forças agindo.

# O Capital precisa de transporte

Para colocar esta história da expansão da indústria do carro em perspectiva necessitamos, entretanto, apontar às exigências gerais do capital. O Capital é uma relação que busca necessariamente sua auto-expansão. O Capital é, essencialmente, a expansão ilimitada do valor (isto é, do trabalho alienado) – ele é a necessidade e esforço para conseguir tal expansão indefinida. Ou seja, a economia deve expandir ou morrer! Assim, um indicador importante usado por economistas para calibrar a saúde de uma economia é o crescimento percentual do Produto Interno Bruto.

Da perspectiva capitalista, uma maneira de criar lucro (isto é, mais-valia) mais rapidamente, e conseqüentemente apressar a expansão, é reduzir o tempo de retorno; o capitalista procura sempre uma maneira de produzir bens mais rapidamente e de introduzi-los no mercado mais rapidamente.

A expansão e retornos mais rápidos requerem um transporte eficiente. A matéria-prima precisa ser levada de sua fonte (por exemplo minas, fazendas etc..) às fábricas para se fazer novas mercadorias. Estas mercadorias por sua vez podem necessitar serem transportadas a outras fábricas para modificar seus valores de uso e valores antes que cheguem às lojas. São transportadas finalmente às lojas à fim de realizarem seus valores no reino do consumo.

A necessidade do programa de construção de estradas é a necessidade de um poder exterior/estranho. As estradas não são por natureza simplesmente meios para se mover mercadorias. O capital necessita mais estradas simplesmente porque a indústria automobilística representa ainda um locus chave para sua expansão.

Enquanto cresceu para servir às necessidades de capitais privados, a indústria automobilística desenvolveu necessidades e desejos novos e próprios – desejos que sugam sua energia, como um vampiro, da energia de seu anfitrião, o proletariado, e que introduziram a indústria automo-

los seus próprios armazéns em outros locais. Estas lojas fora dos centros escolhem locais verdes próximos das rodovias principais às quais acrescentam serviços. Ou se não puderem encontrar um local grande bastante fora da cidade e perto de uma estrada principal, elas oferecerão dinheiro à administração pública local para a construção de um “desvio”, que será usado por seus caminhões. Isto é o que tem acontecido, por exemplo, em Yeovil com uma proposta de superstore da Sainsbury.

A indústria automobilística permanece um indicador chave na economia mundial. O nexos das indústrias relacionadas entre si que dependem do carro para sua contínua expansão apontam a sua posição crucial. O crescimento maciço dos carros requisitou um crescimento maciço das estradas. Na Grã Bretanha e nos EUA o não desenvolvimento de estradas de ferro significa que as estradas são em muitos casos a artéria essencial para a criação de virtualmente todas as mercadorias e para realização de seu valor no mercado. Dado tudo isto, como podem os carros e as estradas serem neutros? São formas de tecnologia, e nenhuma tecnologia é desenvolvida fora da luta de classes. Elas representam uma definição particular de progresso; e todas as definições de progresso dependem de quem tem o poder de decidir o que é bom e o que é necessário

bilística em uma posição central por seu próprio direito nas economias desenvolvidas. Mas como ele pôde fazer isto?

## Just-in-Time

Mesmo sem os esforços dos projetos da União, os capitais privados na forma de fábricas, varejistas e empresas de transporte rodoviário, estão cada vez mais exigindo e preenchendo espaço nas estradas. Uma tendência que tem se tornado mais influente nesta escalada de necessidade de espaço para estradas e caminhões é o uso por empresas do sistema “just-in-time”. O sistema just-in-time começou como uma estratégia de produção que visava economizar tempo e espaço na empresa a partir de uma comunicação eficiente no processo de produção para se assegurar que somente o que é requerido imediatamente seja produzido, desse modo economizando no espaço de armazenagem/estoque. Uma empresa que usa este sistema tenta conseqüentemente economizar o dinheiro reduzindo os trabalhadores na armazenagem, gerentes, guarda-livros, almoxarifes, etc. O sistema just-in-time reduz o tempo de retorno reduzindo o tempo da produção ao tempo gasto realmente na própria valorização – o capital produtivo latente (isto é, potencial) e o trabalho improdutivo.

Sua “economia”, sua redução de “custos”, é nossa intensificação e racionalização do trabalho. Just-in-time é essencialmente um método para impor disciplina nos trabalhadores através da vigilância e através da internalização das regras e necessidades do regime.

As fábricas que usam o sistema recebem muitas entregas pequenas durante o dia (em vez de uma única entrega maior) de seus fornecedores, muitos dos quais por sua vez adotam o sistema. Isto significa usar a própria estrada em vez de um armazém! O que eles economizam em custos de armazenando, nós pagamos em termos da perda da qualidade do meio-ambiente e do ar!

Pior ainda, desde o advento do código de barra, a tecnologia das comunicações permitiu que o sistema just-in-time fosse estendido aos varejistas. As maiores lojas estão cada vez mais se mudando para grandes espaços fora das cidades e usando menos espaço local para armazenagem; elas usam scanners de códigos de barra para verificar quais artigos estão vendendo de modo a tê-los entregues constantemente pelos fabricantes e pe-

## As estradas de ferro e a ascensão do capitalismo industrial

Cem anos atrás não eram as rodovias, mas as ferrovias que eram o modo capitalista dominante de transporte por terra. As ferrovias eram os tendões de ferro que tinham trazido o capitalismo industrial a seus pés. Certamente a propagação das estradas de ferro através do globo era então sinônimo da propagação do capitalismo industrial.

Fornecendo o transporte rápido e eficiente de pessoas e mercadorias sobre vastas distâncias, as estradas de ferro tinham tornado possível a concentração da produção em fábricas centradas em grandes cidades industriais. Visto que antes a produção era dispersa em indústrias tradicionalmente baseadas no campo e vendida na maior parte em mercados locais, as estradas de ferro tornaram possível concentrar e reorganizar totalmente a produção em grandes fábricas que poderiam suprir os mercados nacional e mundial. Desta maneira as estradas de ferro facilitaram a destruição das velhas habilidades do ofício, que tinham dado aos trabalhadores um grande grau de controle sobre seus trabalhos, servindo desse modo para impor a subsunção real do trabalho sob o capital.

Com os trabalhadores concentrados nas fábricas sob a organização e a supervisão diretas do capitalista e de seus funcionários, as estradas de ferro forneceram os meios para a futura subordinação do trabalhador ao capital que veio com a mecanização da produção da fábrica. A mecanização da produção requisiu grandes quantidades de aço para construir e manter máquinas e ainda maiores quantidades do carvão para fazer funcionar-las. Foram as estradas de ferro, que são tão perfeitas para transportar grandes quantidades de materiais rapidamente sobre grandes distâncias, que forneceram os meios vitais de transporte sem os quais a mecanização da produção seria impossível.

## Desenvolvendo mercados europeus

As infra-estruturas devem ser melhoradas e atualizadas de acordo com fontes de matérias-primas e novos mercados. A União Europeia, por exemplo, é um mercado interno, uma tentativa de integrar capitais nacionais europeus e capitais privados dentro das nações da União Europeia para maximizar a realização da mais-valia pela estabilização dos relacionamentos do mercado. A União Europeia possui planos para uma maciça atualização de inúmeros sistemas rodoviários na Europa como parte de uma “Rede Trans Europeia de Rotas”, um infraestrutura para servir as necessidades do capital europeu como um todo, permitindo uma eficiência maior no movimento do frete. Os planos para estradas britânicas são centradas em torno das estradas-tronco que servem ao túnel do Canal da Mancha (por exemplo a Folkestone à estrada de Honiton, a M25 e a todas aquelas estradas que vêm dela) e as ligações entre as portas orientais de Harwich e do lado ocidental do país. Os ministros dos transportes falam de elementos individuais destas estradas (por exemplo a A27, a A35 etc. na rota de Folkestone-Honiton) cada uma sendo ‘melhorada’ independentemente, mas de fato elas estão sendo maciçamente atualizadas e ampliadas de modo a acomodar (e incentivar) caminhões de frete. Ao lado destes planos públicos há esquemas que têm estado envolvidos “organicamente” com o crescimento dos desvios. Agora muitos novos desvios devem ser ligados para formar ‘superhighways’. O alargamento da M42, da M6 e da M1 é parte deste processo.

A crescente integração no mercado mundial dos mercados da Europa oriental (Rússia, Polônia, etc.), representam futuras necessidades de expansão pelo capital para a construção de estradas. As matérias-primas e os produtos finais necessitam agora viajar regularmente através do toda Europa, por isso o projeto da UE de integrar um sistema rodoviário ao longo de todo o caminho de Cork a Moscou.

obstáculos e limitações ao nosso próprio direito inalienável de movimento. Este direito inalienável de movimento exige conseqüentemente o dever de obedecer o código rodoviário e as leis do tráfego que por sua vez é reforçado e garantido pelo Estado. Policiando as estradas e dando um compromisso infinito para fornecer novo espaço para estradas, o Estado assegura a liberdade burguesa de movimento.

Contudo, como o volume de tráfego cresce em uma taxa maior do que a construção de estradas, o carro não tem aonde ir (exceto para levar o seu proprietário ao trabalho) mas contudo tem tudo a dizer. O carro há muito tempo tem se transformado menos em um mero meio de transporte e mais em um meio de identidade. Reduzindo a possibilidade de uma comunicação direta o carro tem que dizer o que somos para nós. Se somos um ascendente social ou um ecologista consciente o carro o diz.

Apesar da ofensiva da classe trabalhadora dos anos sessenta e setenta que levou o modo Fordista de acumulação à crise e forçou uma maior reestruturação do capital, isto não afetou a continuidade da centralidade do carro. Certamente a luta associada das mulheres e da juventude contra a velha estrutura da família patriarcal que encontrou sua expressão material moderna no carro da família dirigido pelo pai projetado com uma esposa e 2,4 filhos, foi há muito tempo recuperada na direção da venda de carros às mulheres e aos jovens.

Assim o carro tornou-se não somente central à acumulação de capital nos últimos cinquenta anos, mas tornou-se também um meio vital de consolidar o compromisso de classe que tornou tal acumulação possível. A promessa de liberdade física e de mobilidade oferecidas pelo carro levaram à desmobilização político da classe trabalhadora.

Contudo as estradas de ferro não fizeram somente o capitalismo industrial possível, elas representaram o que foi o capitalismo industrial nos seus primórdios. A regularidade mecânica da máquina que reduziu os movimentos do trabalhador aos seus próprios ritmos na fábrica foram replicados da regularidade pontual dos quadros de horários da estrada de ferro que confinaram o movimento das pessoas à disciplina dos tempos precisos da partida. As estradas de ferro acima de tudo eram a mecanização do transporte. Facilitando o desenvolvimento e a concentração do capitalismo industrial, pelo fim século XIX as estradas de ferro vieram estar ao lado do ferro, do aço e do carvão como um dos pilares centrais do capitalismo monopolista. Mas com a virada do século esta era do capitalismo entrou em um período de grave crise cuja resolução viu o declínio das estradas de ferro e a ascensão da indústria automobilística como um locus central da acumulação de capital.

## A crise do capitalismo monopolista e o declínio das estradas de ferro

O desenvolvimento do sistema de fábrica e o crescimento de grandes cidades industriais trouxe com eles a emergência do proletariado industrial urbano que se manteve oposto ao capitalismo. Mas o capital não foi confrontado simplesmente pelo abrupto número da classe trabalhadora que fora então concentrado junto à fábrica e na cidade, mas também por seu crescente poder dentro da produção. Embora as velhas habilidades do ofício que tinham dado ao artesão tradicional o controle sobre seu trabalho tivessem sido varridas pela industrialização, muitos trabalhadores industriais tinham se tornado capazes de definir, desenvolver e defender novas habilidades industriais que eram vitais ao processo de produção industrial. Tais habilidades eram evidentes nas estradas de ferro como qualquer outra indústria. A direção não poderia esperar compreender as complexidades e as idiossincrasias de dirigir e de fazer funcionar um motor à vapor mais do que poderiam esperar desenvolver o ouvido finamente apurado do maquinista.

Em resposta ao poder crescente da classe trabalhadora, a burguesia seguiu uma política de divisão e conquista. Enquanto reprimiam as demandas da massa de trabalhadores desqualificados, concediam aos trabalhadores qualificados salários mais elevados ao mesmo tempo que seu controle limitado sobre a produção veio a ser tolerado. Para pagar por tais concessões o capital também teve que cortar os custos das matérias-primas, aumentando a exploração das colônias ou explorando suas posições monopolísticas para subir os preços às custas dos setores não-monopólicos e pré-capitalistas da economia.

Na maioria das indústrias os preços de monopólio somente podiam ser obtidos restringindo a produção doméstica e assim limitando severamente

## O carro e a liberdade burguesa

Crossland, o grande político trabalhista dos anos cinquenta que viu no pós-guerra o advento do socialismo, uma vez disse: “após um voto um homem: um homem um carro!”. Claramente para os ideólogos do pós-guerra, de Crossland a Thatcher, o carro simboliza a liberdade e a democracia, e nós certamente concordaríamos!

Para o indivíduo a posse do carro oferece um pulo na liberdade e na oportunidade. A liberdade para ir aonde e quando você quiser. Uma liberdade insonhável para as pessoas das primeiras gerações da classe trabalhadora. Certamente, para o homem, aprender a dirigir é a principal ruptura com as restrições sufocantes da família e o primeiro passo para chegar à adulto.

Contudo este aumento na liberdade individual serve para reduzir a liberdade de todos os demais. Outros motoristas de carro enfrentam agora muito mais congestionamentos e atrasos; os pedestres, particularmente mães e crianças, tornam-se mais restritos pelo medo da morte ou de ferimento grave causado por um carro; enquanto as pessoas sofrem com mais barulho, mais tráfego e muito mais poluição.

A liberdade de movimento oferecida pelo carro transforma-se cada vez mais numa liberdade formal, uma representação da liberdade, assim como todos os lugares se tornam os mesmos tão logo sejam condicionados e poluídos para fazerem caminhos para o carro. Na medida que o carro se transforma na norma, a liberdade do carro transforma-se numa necessidade, uma vez que os atos mundanos tais como fazer compras se tornam impossíveis sem acesso a um carro. Este já se tornou o caso em Los Angeles e está aproximando-se rapidamente de ser a realidade com o desenvolvimento de megalojas fora da cidade.

Por delinear-nos como cidadãos consumidores, a liberdade do carro, como todas as liberdades burguesas, joga-nos em uma guerra de todos contra todos onde outros motoristas de carro servem meramente como

Esta realocação da classe trabalhadora, que foi tornada cada vez mais possível pela propagação do carro, era de várias perspectivas um grande avanço para muitos que podiam escapar de suas velhas favelas e comunidades claustrofóbicas para a casa moderna com banheiros internos, etc.. Mas era um ganho que tinha seu custo. Com a ruptura das velhas comunidades veio a ruptura da velha solidariedade da classe trabalhadora, a ser substituída pelo individualismo isolado das propriedades estereis das novas casas. Os vizinhos agora nunca são vistos pois passam apressados em automóveis, e como os bairros ficam mais e mais perigosos e desagradáveis devido ao tráfego crescente, mais e mais pessoas se retiram ao conforto de suas casas.

Assim o carro transformou-se numa bolha, um ambiente selado, um escudo contra a linha de piquete; rende relações mais distantes de uma maneira que o transporte público não o pode fazer. Para os negócios, o transporte automobilístico transformou-se num mecanismo ideal para furar greves. A potencial militância dos trabalhadores ferroviários, que poderiam se juntar e organizar paradas coordenadas em estações e em depósitos, impedindo que vastas quantidades de mercadorias e de matérias-primas fossem locomovidas, poderia ser contornada com uma frota de motoristas de caminhão com contratos individuais. O caminhão tornou-se quase sinônimo de fura-greves, particularmente desde o papel da TNT na disputa do noticiário internacional.

Assim, embora a classe trabalhadora esteja concentrada ainda em áreas urbanas, esta ameaça ao capitalismo é minimizada mantendo-se a classe trabalhadora como cidadãos consumidores isolados em suas pequenas caixas de metal, movendo-se para sempre uma após outra no incessante movimento do tráfego.

o espaço para a acumulação de capital doméstico. Consequentemente, este excesso de mercadorias e capital levou capitais nacionalmente baseados a encontrar mercados estrangeiros. Com a direção de exportar o capital e as mercadorias, e a necessidade de assegurar matérias-primas baratas para cortar custos e gastos de produção, a competição internacional e as rivalidades imperialistas se intensificaram.

Pela primeira década deste século esta intensificação da competição internacional, junto com o crescente poder e militância da classe trabalhadora desqualificada, tinha alcançado o ponto em que os capitalistas foram forçados a começar a reconsiderar seu acordo com os trabalhadores qualificados. Entretanto, as tentativas de cortar os salários dos trabalhadores qualificados e de lutar para retomar o controle sobre o processo de produção através da introdução do Taylorismo (isto é, a gerência científica com os estudos de tempo e de movimento, etc.) serviram somente para aumentar a militância dos trabalhadores qualificados que agora em números crescentes começaram a se reunir às bandeiras do sindicalismo revolucionário sob o slogan “pelo controle da produção pelos trabalhadores!”.

Com a intensificação mútua da competição internacional e do conflito de classe, o capitalismo enfrentou uma crise severa que ameaçou sua própria existência. A pergunta do dia tinha se transformado em, guerra ou revolução!

Em 1914 a guerra eclodiu e envolveu os países que constituíam o coração capitalista da Europa. Três anos mais tarde, depois de milhões de mortos nas trincheiras, a revolução eclodiu na Rússia, o que fez acender então uma onda de movimentos revolucionários através da Europa. Após diversos anos de lutas amargas e intensas, os movimentos de trabalhadores revolucionários na Europa foram derrotados e destruídos um por um pela social-democracia, pelo fascismo e pelo stalinismo. Contudo, apesar de tais derrotas, não foi até 1945, após outra guerra mundial sangrenta, que o capitalismo pôde resolver a crise do capitalismo monopolista e estabelecer a base de uma nova era de acumulação centrada em torno do que se tornou conhecido como o acordo pós-guerra.

# O pós-guerra e a ascensão do carro

Com o compromisso de classe do pós-guerra, que foi estabelecido de várias formas em todas as nações capitalistas avançadas, a classe trabalhadora, de fato, abandonou todas as esperanças no fim do capitalismo e abandonou muito de seu controle existente na produção. Em troca foi oferecida à classe trabalhadora o Estado de bem-estar, a promessa do pleno emprego estável e de padrões de vida crescentes.

Contudo, o acordo pós-guerra, e com ele o crescimento pós-guerra, foi somente possível na base de uma estratégia e de uma modalidade novas de acumulação – o Fordismo. O Fordismo foi baseado na linha de produção em massa de bens de consumo padronizados que foi tornado possível pela substituição do trabalhador qualificado por trabalhadores semi-qualificados na linha de produção, que então permitiu o controle detalhado da gerência sobre o processo de trabalho. Com tal detalhado controle, a produção em série abriu um grande potencial para a aplicação e o refinamento da “gestão científica” e da automatização, que juntas abriram caminho para um enorme crescimento na produtividade do trabalho.

Este espaço para ampliar a produtividade do trabalho significou que, dentro dos limites do aumento da produtividade, os salários e lucros poderiam aumentar ao mesmo tempo. Com salários aumentando, e a relativa segurança de emprego oferecida pelos métodos de produção Fordista, o Fordismo podia então fornecer a base para o consumo maciço que era uma condição necessária para sua própria reprodução. A produção maciça de bens de consumo duráveis criou a demanda efetiva para tais bens de consumo por criar uma classe trabalhadora relativamente próspera.

A análise do Fordismo, e das instituições tais como os acordos coletivos e a política keynesiana que surgiram para assegurar que a demanda de consumo em massa pudesse caminhar com a expansão da produção em massa, foram tratadas em maior detalhe em outros escritos. Nosso in-

teresse principal aqui é frisar a centralidade da indústria automobilística para o Fordismo.

O Fordismo, como seu nome indica, foi posto em prática pela primeira vez pela companhia automobilística Ford nos anos vinte, e outras experiências foram feitas na Alemanha nazista com o desenvolvimento da Volkswagen (o carro do povo) e com a construção dos Autobahns (estradas de alta velocidade) na Alemanha nos anos trinta. Como tal a indústria automobilística transformou-se no modelo para um grande número de bens de consumo duráveis que se seguiram, tais como aspiradores de pó, máquinas de lavar, hi-fis, etc.

Mas o carro não era meramente o primeiro em uma linha de bens de consumo duráveis a serem produzidos por métodos de produção Fordista, ele foi também o principal. Após a casa, o carro transformou-se na maior aquisição que um consumidor comum provavelmente faria, sendo equivalente a diversos meses de salários. Além disso, a produção de um carro envolve uma grande gama de indústrias que variam da borracha, do aço, do plástico, elétrica, do petróleo, junto com indústrias de sustentação tais como a de construção de estradas, da publicidade e da finança. A grande gama de tais ligações econômicas significou que grandes e diversas partes da economia moderna se tornaram dependentes da produção do carro a tal ponto que a produção do carro se transformou em um indicador econômico importante por seu próprio direito. Como foi dito, “quando a General Motors espirra a América fica resfriada!”.

Mas não é simplesmente ao nível econômico que o carro, como o exemplar da produção Fordista, serviu para sustentar o acordo do pós-guerra e a trégua parcial na guerra de classes. O carro desempenhou um papel proeminente ao alterar a vida e os concepções da classe trabalhadora que serviram para consolidar as condições sociais e ideológicas do compromisso de classe estabelecido dentro do acordo pós-guerra.

Com a reconstrução das cidades bombardeadas da Europa no pós-guerra, a oportunidade foi pega pelos planejadores do Estado capitalista para quebrar as velhas comunidades da classe trabalhadora e realocar a classe trabalhadora em novos blocos de edifícios, em cidades novas e em “jardins”, e nas áreas suburbanas de classe média que tinham crescido durante a guerra. Este deslocamento da classe trabalhadora do local da produção foi possível a princípio pelo desenvolvimento do transporte público, mas seu desenvolvimento posterior foi consolidado pelo crescimento da posse de carros.