

AS IDÉIAS DE HENRY FORD

A teoria da administração científica teve em Henry Ford um seguidor diligente e aplicado. Suas idéias, aplicadas à produção de automóveis, acabaram conhecidas como "Fordismo".

Henry Ford (1863-1947) nasceu nos Estados Unidos, onde viveu e morreu. Teve o mérito de haver construído o primeiro automóvel, que realmente caminhou em velocidade e condições apreciáveis, o que conseguiu depois de anos de tentativas. Ford fundou em 1899 a Detroit Automobile Company, mas a sua produção não satisfaz, e a empresa dissolveu-se. Voltou a fazer experiências, e, após numerosos ensaios, produziu um carro viável. Organizou então a Companhia Ford, que produziu carros cujos preços estavam ao alcance do grande público. Estabeleceu o "sistema de vendas Ford" e o "serviço Ford". Em 1913, já fabricava 800 automóveis por dia.

Em 1914, estabeleceu o salário-mínimo de 5 dólares por dia de 8 horas, quando, na maioria dos países, a jornada era de 10 a 12 horas, com salários menores. Em 1915, saiu das suas fábricas um milhão de carros. Em 1926, eram já 88 as usinas Ford, cujo pessoal ascendia a mais de 150 mil homens e mulheres. A fabricação já era, então, de dois milhões de automóveis por ano. Mas o mundo estava avançando. Novos tipos de automóveis foram aparecendo. E o "Modelo T" passou a não satisfazer às exigências do momento. Houve, pois, grande baixa na procura. A empresa teve que dispensar milhares de operários. Em 1927, saiu das fábricas Ford o décimo milionésimo carro "Modelo T". As usinas foram completamente remodeladas, e, após muita propaganda, os primeiros dias de 1928 assistiram ao lançamento do "Modelo A", que iniciava nova etapa na evolução dos carros Ford.

A fabricação em série, com linhas de produção adotada nas usinas Ford, não é invenção sua, mas um dos numerosos processos científicos que adotou, com maior êxito. Havendo velocidade prefixada para os andamentos das cadeias, o trabalho de montagem, nas fábricas, veio alterar em parte o estudado por Taylor e seus seguidores, no tocante à produtividade e ao seu estímulo, pois numerosos operários passaram a não poder produzir mais nem menos do que o prefixado, sob pena de prejudicarem a sincronização geral. Neste ponto é que diferem as idéias de Ford e Taylor. Enquanto que este tinha em vista racionalizar o trabalho visando à produtividade máxima, estimulando o operário para produzir mais, à vista de uma recompensa, Ford valorizava a sincronia ou produtividade ótima, onde se exigirá do operário que ele produza exatamente o que lhe foi atribuído.

Fazendo-se uma leitura dos textos do marxista italiano Antonio de Gramsci (1891-1937) sobre o Fordismo, verifica-se que a sua origem decorre da necessidade da economia moderna em potencializar sua organização para a produção e reprodução de capital de modo mais veemente. Nas sociedades modernas, o Fordismo representava a substituição dos grupos plutocráticos por um outro mecanismo de acumulação e distribuição do capital financeiro, fundado inicialmente sobre a produção industrial. Na visão de Gramsci, o Fordismo é algo geneticamente americano, pois na América não existia a velha estrutura social européia, que resistiu fortemente à sua adoção. Na América, com uma composição demográfica mais racional, sem o peso das tradições européias, a primazia americana ficou com a produção industrial, que foi dominando progressivamente outros setores da economia, como o transporte e o comércio. Assim, existindo as condições preliminares satisfatórias, foi relativamente fácil racionalizar a produção e o trabalho, combinando o uso da força coercitiva, a persuasão pela propaganda, salários e benefícios sociais, e conseguindo deslocar sobre o eixo da produção toda a vida do país. A hegemonia nasce na fábrica e não tem necessidade, para se exercer, senão de uma pequena quantidade de intermediários profissionais da política e da ideologia. Na América, a implantação do Fordismo não implicou em substituição de um grupo social por outro. Tal fato não aconteceria em outros países, que dependiam da introdução de um novo agente social para afastar a velha classe plutocrática dominante.

A racionalização do trabalho, o estudo e o detalhamento, à exaustão, de suas etapas componentes, redundam em exigir a presença de um homem alinhado com essa racionalização: o homem necessita estar psicologicamente adaptado à produção fordista. Na fábrica, o trabalhador desenvolve atividades automáticas, maquinais, que exigem notável dispêndio de energia física; trata-se de se fazer um trabalho coisificante, repetitivo. O Fordismo necessita também ganhar vida fora de fábrica e é preciso que os operários conservem um estado físico e psicológico para não prejudicar a primazia da produção. O

Fordismo se estende da fábrica à casa do operário; são as proibições, as prescrições morais e regras de comportamento que precisam ser seguidas, tudo em vista do bem-estar da produção racionalizada. Todas as "doenças" devem ser combatidas: o alcoolismo, a indolência, a resistência sindical. Na visão de Finelle (2004, p.4) trata-se de construir uma nova visão do mundo, ou seja, "a partir de seus ritmos e de suas modalidades organizativas racionais e mecanizadas, a definição de um estilo de vida capaz de uma ética puritana, em oposição a comportamentos dissipados e improdutivos".

Em sua análise, Gramsci tem plena consciência de que a linha de montagem é capaz de uma produtividade industrial elevada. Essa produtividade vai exacerbar o processo de acumulação de capital, consagrando a primazia do capital financeiro na indústria. No Fordismo, a massa de operários não tinha como negociar as condições de trabalho e os salários. Sob intimidação, tratava-se de aceitar ou não as condições impostas, resultando na construção na fábrica de um ambiente progressivamente autoritário que condenava ao desemprego os resistentes. Os salários de US\$ 5.00 por dia, de 1914, somente ocorreriam para os operários devidamente "aprovados" pelo Departamento Sociológico da Ford, depois de minuciosas análises de suas vidas pessoais e profissionais.

O modelo de trabalho adotado na Ford baseou-se primariamente nas idéias de Taylor e a supremacia da Ford prosseguiu até o início dos anos 1920, quando a General Motors, sob a inspiração da distinção e do individualismo, ampliou e diversificou a escala produtiva. A Ford efetuou a demissão de mais de 30% de seus operários em 1921 e teve que adaptar-se aos novos tempos.