

Antifordismo

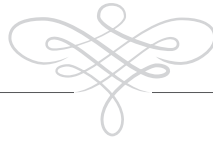
O fordismo é uma teoria económica que deve o nome ao industrial norte-americano Henry Ford que, no ano de 1914, introduziu pela primeira vez a linha de montagem dos carros Ford T na sua empresa, a Ford Motors Company. Além da nova divisão de trabalho, que proporcionava grande economia de custos aos capitalistas, está subjacente ao fordismo a mecanização do trabalho dos trabalhadores, que passavam a fazer parte de uma cadeia de montagem perfeitamente estabelecida, cuja missão era produzir um determinado produto destinado ao consumo em massa pelo público. Ficou famosa a frase de Ford: “Podem escolher a cor, desde que seja preto”, afirmação que mais não faz do que refletir a ênfase colocada na redução de custos para embaratecer o produto, uma vez que a tinta preta demorava menos tempo a secar do que as tintas de outras cores.

Tem sido frequentemente apontada a desumanização associada ao fordismo, que foi, compreensivelmente, uma das causas do antifordismo. Desde o início do sistema capitalista, os trabalhadores procuraram defender-se das condições muito duras, ou pelo menos pouco favoráveis, do trabalho nas fábricas. Ford não nutria qualquer apreço pelos sindicatos, que foram ganhando força na defesa dos trabalhadores, pelo que tinha óbvias dificuldades no diálogo com os seus dirigentes. Mas o facto é que, com o fordismo, os operários passaram a gozar de melhores condições de trabalho do que tinham, podendo mesmo adquirir um carro em condições favoráveis, descon-

tando à cabeça uma parte do seu salário. O fordismo pretendia criar um mercado de massas para os produtos que saíam das fábricas, considerando os operários como parte dessas massas (no início tratava-se de vender automóveis, mas o conceito rapidamente se generalizou), com a ambição de que eles se transformassem, no limite, em bens de acesso universal. Através de brutais investimentos nas suas instalações e do aperfeiçoamento contínuo dos processos de fabrico, a Ford produziu mais de dois milhões de carros nos anos de 1920, que foram sendo escoados pelo mercado.

Um filme que ilustra bem o fordismo é *Tempos Modernos*, realizado em 1936 pelo inglês Charles Chaplin, que também participa nele como ator. Esta película critica o sistema de produção em série nos tempos após a Grande Depressão norte-americana. Na verdade, no período que se seguiu à Segunda Guerra Mundial, com a recuperação económica, o fordismo conheceu forte expansão nos Estados Unidos. A teoria económica de Ford chegou à Europa bem antes da Segunda Guerra, o que foi facilitado pelo facto de a sua empresa se ter tornado uma multinacional. As Ford francesa e britânica foram criadas em 1911, ao passo que a Ford alemã só surgiu em 1925. As primeiras linhas de montagem automóvel feitas na Europa seguindo a conceção fordiana, porém, não foram da multinacional americana, mas de uma construtora europeia, a Citroen francesa, que forneceu os primeiros carros dessa linha em 1919.

Se a Revolução Científica chegou tarde a Portugal, também o fordismo demorou a começar o seu caminho. O primeiro veículo a circular no país foi naturalmente adquirido no estrangeiro. Tratou-se de um Panhard-Levassor, importado de Paris, em 1895, por Jorge de Avilez, 4.º conde de Avilez. A sua classificação levantou



grandes dúvidas na Alfândega, tendo acabado por ser considerado uma máquina a vapor. Esse veículo provocou o primeiro acidente rodoviário em Portugal logo na sua viagem inaugural, de Lisboa a Santiago de Cacém, ao colidir com um burro.

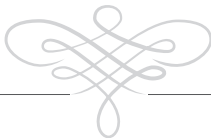
As primeiras montagens de automóveis, ainda em fase artesanal, surgiram em 1937: a viatura desportiva Edfor, com motor Ford, foi desenvolvida pelo mecânico, empresário e condutor desportivo português Eduardo Ferreirinha. A Fábrica de Automóveis Portugueses, que ficou a dever-se a Eduardo e a seu irmão Jorge Ferrerinha, foi um projeto empreendido entre 1959 e 1965, mas que acabou por falhar. Só no início dos anos 60, com o forte incremento da industrialização no país, se começaram a fabricar veículos em série em Portugal, não só da Ford, mas também da Opel/General Motors, da Citroën e da Fiat. A marca Ford tinha aparecido em Portugal no ano de 1908, em algumas garagens que importavam automóveis diretamente dos Estados Unidos. A empresa Ford Lusitana surgiu em Lisboa em 1932, e em 1963 começou a montagem de automóveis dessa marca no país. A fábrica da Ford Lusitana na Azambuja foi inaugurada em janeiro do ano seguinte por Henry Ford II, um membro da dinastia (neto de Henry Ford e presidente da Ford entre 1945 e 1960).

Em 1977, começou uma renovada tentativa governamental de dinamização da indústria automóvel que deu lugar, em 1980, ao projeto Renault, que se concretizou em Setúbal, em Cacia e na Guarda. Posteriormente surgiu, com grande capacidade de produção e com produtos dirigidos para a exportação em quantidades apreciáveis, a fábrica da Ford-Volkswagen (AutoEuropa), uma *joint-venture* da construtora norte-americana com a alemã, localizada em Palmela e constituída em 1991, ainda que com produção efetiva, na

sua maior parte para exportação, apenas a partir de 1995. Por sua vez, a japonesa Toyota surgiu em Portugal com a introdução bem sucedida dessa marca em 1968 pela empresa Salvador Caetano, sediada em Vila Nova de Gaia.

O fordismo foi vítima das suas próprias contradições: o público deixou de estar interessado em automóveis todos iguais. Nos anos 70, foi sendo substituído pelo toyotismo (chamado por alguns pós-fordismo ou neofordismo), uma doutrina muito mais flexível de produção, que permite a distinção de diferenças no mercado e a construção *just in time*: já não é tanto o cliente que tem de se sujeitar ao produto, mas o produto ao cliente. Nessa década, a Ford viu-se relegada pela General Motors para segundo plano na produção mundial de automóveis, tendo a Toyota, em 2007, passado a ser líder mundial de construção automóvel (nos começos do séc. XXI, a Ford ocupava a sétima posição, longe da glória de outrora). O mentor das novas ideias industriais foi o engenheiro japonês Taiichi Ohno.

Portugal, que sempre foi um país pouco industrializado em comparação com outros países europeus, foi passando de início ao lado das teorias fordistas e antifordistas, mas, anos volvidos, incorporou-as e discutiu-as. Merecem ser referidas algumas defesas do fordismo por parte de engenheiros portugueses a meio do séc. XX. José Mendes Leal, engenheiro mecânico formado no Instituto Superior Técnico de Lisboa e autor de um projeto de lei de condicionamento industrial no regime de Salazar, foi colaborador da revista *Indústria Portuguesa*, onde publicou vários textos sobre a racionalização do trabalho. Confrontando o fordismo com o taylorismo, escrevia em 1931: “Um operário mal alimentado, mal alojado, mal coberto, é uma unidade de trabalho de precário rendimento físico e mental.



Nem pode desenvolver a normal energia muscular, nem tem meios para adquirir uma cultura escolar profissional que o auxilie e oriente [...]. Desde que haja restrição de salário, quer por desocupação de braços, quer por redução de valor, a quantidade consumida diminui imediatamente e o preço avilta-se” (LEAL, 1931, 17-18). A visão fordista de Mendes Leal ressalta do facto de este autor considerar que os operários também são consumidores dos produtos que elaboram. No mesmo ano, outro engenheiro, Paulo de Barros, escreveu novo texto comparativo entre teorias económicas e de organização do trabalho, intitulado precisamente “Fordismo e taylorismo”, na revista *Técnica*, dos alunos do Instituto Superior Técnico, n.º 33, de 1931.

Quanto à receção do toyotismo, a teoria, apesar de relativamente recente, começou já a ser alvo de atenção entre nós por parte quer de engenheiros, quer de economistas e sociólogos. Mas parece ser ainda cedo para se fazer a sua análise.

Bibliog.: BARROS, Paulo de, “Fordismo e taylorismo”, *Técnica*, n.º 3, 1931, pp. 54-60; FÉRIA, Luís Palma, *A História do Sector Automóvel em Portugal: 1895-1995*, Lisboa, Ministério da Economia, 1999; LEAL, José Mendes, “O salário na indústria”, *Indústria Portuguesa*, n.º 39, maio 1931, pp. 17-18; LIMA, Marinús Pires de, “Notas para uma história da organização racional do trabalho em Portugal (1900-80) – alguns resultados preliminares de uma investigação em curso”, *Análise Social*, vol. xviii, n.ºs 72-74, 1982, pp. 1299-1366; SELADA, Catarina, e FELIZARDO, José Luís, “Da produção à concepção: meio século de história automóvel em Portugal”, in HEITOR, Manuel *et al.* (coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, vol. iii, Lisboa, Dom Quixote, 2004, pp. 487-517.

CARLOS FIOLEAIS

Antiformalismo

Refutação das ideias formalistas no direito, nas artes e na teoria literária. Em sentido comum, crítica às soluções mecânicas aplicadas a puras formas e usos sociais codificados.

O ordenamento jurídico é indeterminado, mesmo contraditório, por força de leis escritas, lacunares ou ambíguas, livremente interpretadas. Se as normas e sentenças reconfiguram a sociedade, entram em jogo a política e a moral, pelo que estas não serão independentes do direito, já caucionado por decisores político-legislativos. Face ao olhar normativo e restritivo do formalismo, assiste-se no antiformalista ao peso do extrajurídico – conveniência, ideologia, situação pessoal, etc. –, em suma, socialmente contextualizado.

Nas artes, o que mais se disseminou, e variou, no séc. xx foi uma inquietação antiformalista (por vezes, desenfreada, que se diz arte porque sim, indiferente a resguardos, ou conhecimento mínimo da tradição), que reviu processos no uso do corpo – na dança e no teatro desaguou em *happening*, em dissolução do palco na plateia ou na rua –, no cinema, na música, mas afetou, sobretudo, a pintura e a escultura pós-60.

O minimalismo informou, simultaneamente, estas esferas, bem como a literatura e o *design*: com pouco se repete muito – simétrico, estático, inexpressivo, neutro –, resultando em serenidade, hipnose, delírio. A composição musical é exemplo acabado, de parcas notas tendendo para o silêncio até à envolvente psicadélica e *techno*.

A arte processual estilçou o cânone plástico: os materiais, inesperados e