

# A fábrica da educação: da especialização taylorista à flexibilização toyotista

RICARDO ANTUNES E GERALDO AUGUSTO PINTO

*São Paulo: Cortez, 2017. 120p.*

*Eduardo Cristiano Hass da Silva\* e Camile Pegoraro\*\**

A obra propõe uma análise histórica bastante didática da constituição das formas de trabalho e como elas influenciaram a formação da escola. Composta por oito capítulos, é demarcada em duas grandes partes. Na primeira, os autores analisam a produção capitalista e a exploração do trabalho, enquanto a segunda estabelece a relação desses processos na educação escolar, concluindo com algumas observações e possibilidades de resistência à mercantilização e adaptação taylorista da educação.

Partindo do questionamento “qual foi a escola (ou, de forma mais abrangente, a educação) que vigorou ao longo de todo o século XX, o chamado ‘século do automóvel’?”, outros três se seguem, servindo de eixo principal ao texto: “Qual foi o trabalho que se desenvolveu com a industrialização capitalista do século XX? Que escola fora construída por esse mundo produtivo? De que formação carecia, segundo alguns de seus princípios formuladores?” (p.7).

Antunes e Pinto retomam a discussão da economia política como relação dialética, pois “a negação da economia isolada como dominante ou da política também isolada como prevalente” (p.11) é ponto fundamental; ambas se influen-

---

\* Doutorando em Educação pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos. E-mail: eduardohass.he@gmail.com

\*\* Doutoranda em Educação pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos. E-mail: camilepegoraro@gmail.com

ciam mutuamente para a produção e a reprodução da vida humana. Portanto, o modo de produção em Marx só pode ser pensado na perspectiva da totalidade da vida social: “o econômico, o político, o ideológico e o valorativo” (p.9), rompendo com a lógica compartimentada de análise entre os mundos da subjetividade e da objetividade.

No século XX, na sociedade do automóvel, surge um novo projeto social, com uma administração científica proposta por Taylor. Dizendo-se neutro e acima da política, Taylor defendia que a ciência que estuda os processos de trabalho deve ser restrita à classe dos proprietários dos meios de produção, alienando o trabalhador desse processo e levando à separação do trabalho manual e intelectual. Essa era, para Taylor, a maneira de resolver a guerra entre trabalho e capital: à gerência científica, as atividades intelectuais; aos(as) operários(as), as atividades manuais. “O objetivo, contudo, dos métodos de Taylor é inequivocadamente a extração do conhecimento da classe trabalhadora a fim de liquidar seu poder de barganha em face dos(as) compradores(as) da força de trabalho” (p.12). Essa extração de conhecimento da classe trabalhadora se daria basicamente por meio de seleção e treinamento dos trabalhadores.

Em resposta à superação da crise taylorista, teria se desenvolvido um modelo de padronização e da linha de produção fordista que operou mudanças estruturais na organização do trabalho, buscando extrair o maior rendimento possível dos(as) trabalhadores(as). Ford ataca os “desperdícios” de tempo do trabalho, propondo estudar as demandas do mercado e articulando oferta e demanda. A produção em massa desenvolvida por Ford visava elevar lucros e reduzir os custos de produção por meio de estudos de métodos de execução das atividades. O modelo fordista é apresentado como tendo quatro pontos centrais: fixação dos trabalhadores nos postos, configuração da linha de montagem, descrição das tarefas com tempo e modo de execução e especialização das atividades.

O taylorismo-fordismo caracteriza a era do automóvel ao longo do século XX, marcado por um caráter parcelar, fragmentado, e pela produção em série. Sob esse binômio, consolida-se o movimento de reestruturação produtiva nos Estados Unidos, que visava à ampliação da produção, à extensão do mercado de consumo, à geração de trabalhadores facilmente substituíveis e à redução do trabalho humano a uma atividade repetitiva e mecânica. O taylorismo-fordismo é atrelado à competitividade constante, resultando em um processo de esfacelamento da união dos(as) trabalhadores(as) como classe, bem como dos sindicatos. Segundo os autores, Gramsci teria destacado que o fordismo alçou a superestrutura, promovendo novos hábitos em relação à política e à religião. A crise no sistema taylorista-fordista desencadeou um amplo processo de reestruturação no processo produtivo.

A partir do toyotismo, analisado na continuação do livro, a produção busca o atendimento da demanda, com trabalho em equipes e a operação de várias tarefas por um(a) mesmo(a) trabalhador(a). O modelo foi uma resposta ao lento crescimento do Japão na sua recuperação pós-1945. Uma série de procedimentos

é acrescentada à forma de produzir nas fábricas: painéis luminosos instalados nos postos de trabalho para evidenciar o ritmo das atividades, parada automática por autodetecção de erros, tarefas de controle de qualidade atribuídas aos postos de trabalho, células de produção, redução do número de trabalhadores, entre outros.

É importante destacar que esses modelos de produção se entrelaçam e convivem mutuamente até a contemporaneidade, embora sempre haja a predominância de algum deles em cada período histórico. A educação, inserida nesses contextos e com a tarefa histórica de formar os(as) trabalhadores(as) necessários(as) a cada momento histórico, sofre as influências do sistema de produção correspondente.

A educação no século XX, portanto, depende da qualificação de trabalho exigida. O taylorismo-fordismo usurpou os saberes-fazeres da classe trabalhadora, uma vez que o taylorismo não pressupunha a formação intelectual da classe operária, sendo o trabalho reduzido a “tarefas” rotinizadas. A perspectiva de formar para o mercado pressupõe um currículo composto por grades que distribuem as aulas em cargas de hora/aula, de maneira pragmática, de especialização fragmentada, com total separação entre atividades intelectuais (teoria, conceito, reflexão) e manuais (prática, aplicação, experimentação). Nessa premissa, jovens são formados(as) para o trabalho, com uma hierarquia entre trabalho intelectual e trabalho manual, separando-se o *homo sapiens* e o *homo faber*.

O toyotismo mantém e valoriza a formação dentro da fábrica e, ao trazer o trabalho em equipe e por demanda, propõe uma aprendizagem flexível, com aspectos informais, apostando em uma sólida capacitação geral acrescida da formação profissional. Crescem os cursos de especialização que oferecem saberes-fazeres técnicos específicos. As práticas educativas concentram a atuação em equipes, assumindo riscos e resultados como meta. O trabalho coletivo difunde a ideia de time de trabalho, em contraposição ao isolamento. A educação, moldada pelo mercado e por sua “filosofia utilitarista”, pressupõe um currículo não especializado, mas flexível. A educação toyotista deve ser ágil, flexível e enxuta.

Partindo da necessidade vital de “um outro mundo em que a produção e a reprodução da humanidade se efetivem com a criação de bens materiais e simbólicos socialmente úteis” (p.105), a educação precisa ser concebida para o trabalho como formação autônoma, para uma sociedade de livres produtores associados. A educação, por si só, não tem o poder de alterar a sociedade, mas é, em uma relação dialética, “ao mesmo tempo resultante e proponente de uma vida verdadeiramente emancipada” (p.108).

Trata-se de uma obra sintética e de fácil entendimento. Entendemos que ela é relevante para se pensar a atual configuração do sistema capitalista, que transita de uma concepção fordista para uma nova configuração, baseada no trabalho flexível, informatizado, acarretando implicações nas mudanças dos discursos e reformas educacionais. Uma obra que pode ser de grande utilidade nas graduações em licenciatura para embasar os estudos que relacionam a história do desenvolvimento capitalista e as repercussões na educação.