

ARQUITETURA UTOPISTA NA FLORESTA AMAZÔNICA

Nestor Razente

Universidade Estadual de Londrina, nrazente@gmail.com

Resumo

O artigo procura compreender o espaço urbano construído em Fordlândia, uma company town construída entre 1927/28, pela Ford Motor Company, no estado do Pará, Brasil. Dos componentes industriais à cidade, tudo foi projetado, pré-fabricado e trazido dos Estados Unidos para a floresta amazônica. O artigo tem como pressuposto a transferência de ideias fordistas no processo produtivo a qual implica numa transferência processos culturais na construção da company town. O método de pesquisa é baseado na historiografia, na pesquisa bibliográfica e fotográfica e na tradição oral da história. O projeto de Fordlândia deixa transparecer que a estrutura administrativa da company town está fisicamente representada nos espaços segregados da cidade. Por outro lado, assim como a cidade, sua arquitetura, planejada para uma estrutura social completamente diferente de onde foi implantada, confronta-se com a realidade social, econômica, ambiental e cultural do homem amazônico.

Palavras-chave: Fordlândia, company town, borracha.

Abstract

The article seeks to understand the urban space that was built in Fordland, a company town built between 1927/28 by Ford Motor Company, in the state of Para, Brazil. Everything, from industrial components to the whole town, was designed, pre-fabricated and brought from the United States to the Amazon rainforest. It presupposes the transfer of fordist ideas on the production process, which implies in a transfer of cultural processes in the construction of the company town. The research method is based on historiography, bibliographical and photographic research and on oral tradition history. The Fordland project reveals that the administrative structure of the company town of Fordland is physically represented in the segregated spaces of the town. On the other hand, both the town and its architecture, which were planned for a completely different social structure to the one where they were to be implanted, clash with the social, economic, environmental and cultural reality of the Amazonian man.

Keywords: Fordlandia, company town, rubber.

INTRODUÇÃO

No Brasil, estudos sobre Fordlândia focando a questão do espaço construído são escassos. Na literatura internacional, conduzidos por historiadores, economistas, geógrafos e sociólogos, destacam-se as pesquisas americanas que objetivam explicar a existência e o fim do empreendimento da Ford Motor Company sob o prisma de sua atividade principal: a produção de látex para fabricação de borracha para a empresa de Detroit. Tendo em vista que Fordlândia é constitutiva da face utopista do pensamento de Henry Ford, que atualmente encontra-se abandonada na selva e ainda, que há no ar um pequeno movimento para declará-la como patrimônio histórico dos paraenses justifica-se plenamente toda investigação sobre Fordlândia.

A pesquisa é baseada na historiografia, recuperando os fatores que levaram ao seu aparecimento e abandono, na pesquisa bibliográfica e fotográfica e na tradição oral da história contada pelos antigos moradores. Espera-se contribuir para realização de planos e projetos

urbanísticos nas cidades brasileiras, para o aperfeiçoamento dos projetos arquitetônicos e para a compreensão de uma parte importante da história do urbanismo e da cultura em nosso país. Primeiramente, o artigo introduz a construção da cidade na floresta; em seguida, aponta o desenho da cidade e de sua arquitetura, enfatizando que o pensamento econômico fordista e de H. Ford implica numa transferência cultural. Por fim aponta a destruição do espaço construído em Fordlândia por conta dos descontentamentos da população da cidade.

1. UMA CIDADE NA FLORESTA

Em 1927, Henry Ford, dono da Ford Motor Company (FMC), com sede em Detroit (USA), preocupado com o controle monopólico inglês e holandês da produção de borracha natural, resolve produzir látex para fabricação de borracha no estado do Pará, Amazônia brasileira. Ford sabia do esforço do governo norte-americano em prol do combate ao cartel, bem como tinha conhecimento que a borracha do Ceilão era natural da Amazônia. No final do século XIX, sementes da *Hevea Brasiliensis* haviam sido roubadas pelo biopirata inglês Henry Wickham, desenvolvidas em Kew Gardens, em Londres, e levadas para a Ásia em plantações sob domínio inglês. Como a borracha natural tinha preços exorbitantemente altos no mercado internacional, nada recomendava que a Ford Motor Company ficasse a mercê do cartel.

Para gerenciar o empreendimento, Ford cria a Companhia Ford Industrial do Brasil – CFIB (1927) com objetivo de, entre outros, proceder à plantação de seringueiras e exercer a indústria extractiva de látex. Para tanto, um milhão de hectares, correspondente ao estado norte-americano de Connecticut, foram obtidos, por concessão, do governo do Pará. Em troca os brasileiros receberiam 9% dos lucros da operação, após doze anos. A área cedida ficava a 115 milhas da cidade de Santarém (doze horas de barco), margem direita do Rio Tapajós, divisa norte com o Rio Cupary, entre os municípios de Aveiro e Itaituba, na localidade conhecida como Boa Vista (rebatizada Fordlândia). O empreendimento fordista esperava produzir 300.000 toneladas de borracha em 200.000 hectares de seringueiras. Problemas como a falta de trabalhadores, desconhecimento da floresta e pragas nos seringais levaram o empreendimento à ruína. A CFIB nunca produziu 1% da borracha que desejava.

Fordlândia é uma *company town* (cidade-empresa). Entende-se como tal uma tipificação socioespacial,

[...] un tipo de asentamiento desarrollado por el capitalismo emergente, que busca máxima concentración de capital, trabajo y vivienda, al servicio de la máxima eficiencia productiva, constituyéndose en alternativa a la ciudad histórica al asumir la producción como única función. (GARCÉS et al, ?, p.13, apud SOLMINIHAC, 2004, p.111).

Company town pressupõe sempre um assentamento ou vila construída e administrada pela empresa e nela toda dinâmica urbana é encarada como modo de viabilizar a produção. Uma de suas características é a maneira pela qual atrai os trabalhadores que necessita ofertando um conjunto de bens e serviços como benefícios extras salariais (moradia, escola, hospital, parques, clubes de lazer, e outros atrativos).

Erguer uma cidade inteira em meio à selva amazônica não era tarefa fácil. As chuvas, as dificuldades com transporte de materiais (ainda que grande parte tenha sido trazida pelos navios), o desconhecimento do ambiente social e da floresta tropical, a falta de força de trabalho e os prazos estabelecidos por H. Ford constituíam o grande desafio. Em dezembro de 1928, os navios Lake Farger e Lake Ormoc, de propriedade da CFIB, vindos dos USA, estacionam no Rio Tapajós e depositam em Fordlândia todo o material utilizado para a realização da *company town*. “A batalha entre Mr. Ford e a selva amazônica tinha começado” (MOOG, 1974, p.19).

Sob a direção do americano Einar Oxholm, em ritmo acelerado, a cidade brota no meio da floresta. Jacob Cohen, em “Fordlândia, a grande interrogação do futuro” (1929), assim descreve a construção da cidade:

O primeiro cuidado dos engenheiros encarregados foi lançar as primeiras fundações, tendo-se agasalhados parte deles na antiga casa de Boa Vista, que foi remodelada. Depois mandaram construir o Barracão Central que serve de escritório, consultório médico e dentário, farmácia, armazém de mercadorias [...], refeitório, etc., iluminado a luz elétrica, com telefone e ventiladores elétricos”. Em seguida construíram o porto [...] e o hospital [...], que Cohen classifica “como modelar no gênero, obedecendo a mais rigorosa higiene, com serviço de ambulância equiparado ao de Belém. O almoxarifado, um edifício em forma de chalé, onde funciona também a seção de eletricidade [...]. A serraria, montada provisoriamente perto do almoxarifado e do porto, contém uma bancada de serra para toras e uma aplainadeira mecânica, recebe sua força motriz de uma usina central por meio de acumuladores elétricos.

Vilas de casas dos funcionários, administradores e visitantes iam sendo construídas. Fordlândia seria a primeira “cidade empresa” edificada na Amazônia, criada para garantir a lógica produtiva dos grandes projetos, provocando verdadeira revolução na realidade local e regional, transformando as relações de trabalho e a vida social dos seus habitantes (SENA, 2008, p. 93)

As obras de construção da cidade ocorrem em simultaneidade com o avanço sobre a floresta - o primeiro grande desmatamento contínuo nas terras firmes da Amazônia - para o plantio da *Hevea Brasiliensis*. “No final de 1929, tinham completado a limpeza e o plantio de 400 hectares, bem aquém do que tinha sido planejado pelos administradores da Companhia Ford Industrial do Brasil.” (SENA, 2008, p.93). Nos dois anos seguintes, mais 900 hectares foram desmatados, meta ainda bem aquém do que tinha sido planejado pela CFIB. [...] A mata resiste, mas recua. E, com ela, as onças, os macacos, as araras, as sururis, ao passo que os *bulldozers* vão fazendo a derrubada para a clareira onde vai ser erguida a cidade” (MOOG, 1974, p.19).

As dificuldades de construir na selva não eram os únicos desafios. O recrutamento de trabalhadores para Fordlândia não foi tarefa fácil. Os idealizadores do empreendimento não esperavam encontrar esse tipo de problema visto que contavam com os ex-seringueiros do quase extinto ciclo da borracha amazonense. Além disso, Ford oferecia o melhor dos mundos, algo nunca visto no Pará: salário mensal pago em dinheiro, e inúmeras vantagens adicionais como moradia, educação, assistência odontológica e em saúde para toda a família, energia elétrica, água tratada e alimentação, todos às expensas da empresa.

O projeto previa a contratação de 30 mil homens (GRANDIN, 2009). Força de trabalho dispersa num enorme território exigia esforço redobrado dos homens encarregados das contratações. Além do que muitos dos disponíveis para contratação eram dispensados pela equipe médica da CFIB. A necessidade premente de trabalhadores para cumprir as metas de produção exigiu esforços ainda maiores do que a busca no vale do Rio Tapajós: a busca de trabalhadores fora do ambiente amazônico. Nos dois primeiros anos, tentou-se solução com trabalhadores de Barbados, mas esses frequentemente envolviam-se em brigas, o que fez a CFIB desistir da empreitada. A segunda solução foi procurar homens entre os miseráveis da seca do nordeste brasileiro, ainda que sem nenhuma prática como seringueiros.

Segundo Grandin (2009), as ideias de H. Ford acerca de vantagens trabalhistas vinham de longa data e tinham por objetivos evitar o assédio da organização sindical sobre os trabalhadores. É conhecida a aversão de H. Ford pelos sindicalistas. No entanto, há que se ater que tais vantagens eram comuns na maioria das cidades-empresas norte-americanas desde o século XIX. Variavam em função do tipo de exploração e quantidade de trabalhadores

necessários à empresa. De qualquer forma, cumprindo ou não objetivos não confessados, para os idealizadores de Fordlândia, o mecanismo extra-salários iria atrair milhares de trabalhadores. Há racionalidade no pensamento dos homens de Detroit visto que a CFIB estava trazendo uma relação de trabalho (assalariada) não comum ao ciclo da borracha brasileira, uma relação de trabalho que faria o seringueiro livrar-se da escravidão do que ainda restava do aviamento. De fato, o pagamento de salários e, principalmente, em dinheiro, era uma novidade na região. Como é conhecido, a exploração da borracha realizada décadas antes se utilizava do sistema “barracão”, forma pela qual os seringueiros trocavam a produção de látex pelos produtos que precisavam para se manter e desenvolver sua atividade.

Mas o assalariamento não foi o atrativo suficiente para garantir força de trabalho à Companhia. Enquanto durou, a CFIB nunca conseguiu雇用 a quantidade de trabalhadores que necessitou, pois Fordlândia, no momento de pico de trabalho, teve três mil habitantes.

Mesmo com tão pouca população relativamente ao projetado Fordlândia ainda era a terceira maior cidade do Pará e uma das mais bem equipadas da Amazônia brasileira. Tinha hospital, cinema, câmara frigorífica, laboratórios, porto, oficinas mecânicas, depósitos, serraria, campo de golf, *drugstore*, *cafeteria*, refeitório, habitação, rádio, cinema, clube social esportivo e uma rede de infraestrutura completa a fazer inveja a Belém. Incluía sistema de captação, tratamento e distribuição de água potável, rede de hidrantes, duas casas de forças para a rede de energia elétrica, rede de telefonia. Por sua vez, no seringal, entre 1928 e 1934, a CFIB havia construído mais de 70 km de estradas e uma linha de estrada de ferro ligando o interior do seringal ao núcleo urbano.

2. O DESENHO DA CIDADE: A TRANSPOSIÇÃO DE UMA TIPOLOGIA

O núcleo urbano expressa as ideias reformadoras de seu idealizador, H. Ford. “Reproduz elementos de uma forma de organização industrial, para sustentar a extração da borracha nos moldes da produção fordista.” (DEMPSY, 1994; SGUIGLIA, 1997 *apud* PEREIRA, 2008, p.4). Seu zoneamento de atividades urbanas delimita claramente a área de produção e a área de moradia. Ao centro está a serraria, as oficinas e as demais atividades da empresa. Do lado direito está o núcleo da Vila Americana, assim chamada porque era destinada aos funcionários de maior hierarquia trazidos pela CFIB, desenvolvendo-se a partir de uma praça central, de onde partiam vias radiais. Do lado esquerdo está o núcleo dos operários casados e barracões para os solteiros. A Vila Operária configura uma estrutura urbana sem atrativos, malha viária ortogonal, formada a partir de quarteirões retangulares. Espaço para a habitação de administradores e cargos de chefia, de um lado; operariado, de outro.

As habitações, o hospital (projeto por A. Khan) com grandes telhados inclinados e águas furtadas, assim como a escola e demais edificações (serraria, oficinas, laboratório, administração), ainda que simples e sem adornos de qualquer espécie, a caixa de água, com o logotipo da Ford Motor Company impresso em destaque, símbolo da presença da Ford na Amazônia, colocada no ponto mais alto do relevo, tudo faz lembrar algo nunca visto no estado do Pará: uma cidade americana no meio a floresta tropical.

Na distante Amazônia a habitação faz a transposição de uma tipologia arquitetônica. As casas dos operários, como H. Ford exigia, são térreas, construídas em madeira, pré-fabricadas, pintadas em verde e branco, alinhadas em relação à rua, sem muros nas divisas e ajardinadas. Para os níveis hierárquicos superiores da administração destinam-se os amplos bangalôs da Vila Americana.

Figura 1 – Planta de Fordlândia



Fonte: BICCA, E; BICCA, 2006

Figura 2 - Típica casa *Cape Cod* nos USA



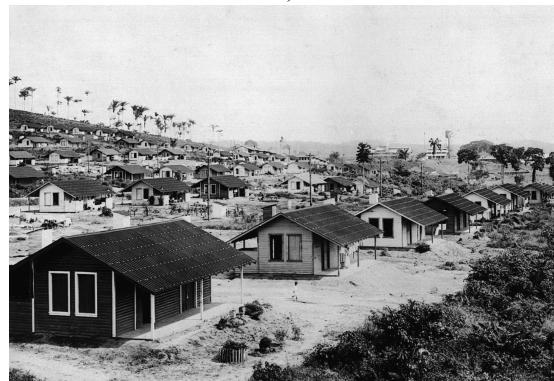
Fonte: <http://en.wikipedia.org/wiki/File>

Figura 4 – Moradia de engenheiros e profissionais especializados na Vila Americana, Fordlândia (Foto de 1980)



Fonte: Sena (2008).

Figura 3 - Vila operária para moradia de trabalhadores brasileiros e estrangeiros (década de 1930).



Fonte: Sena (2008).

Figura 5 – Vista aérea de Fordlândia (1930?)



Fonte:

<http://www.flickr.com/photos/thehenryford/4327435671/>

Grandin (2009) associa a arquitetura de Fordlândia às casas *Cape Cod*, estilo de habitação que expressa a típica casa norte-americana do período 1930 a 1950. Com origem na Nova Inglaterra do século XVII, pode ser encontrada em boa parte dos Estados Unidos da América. Caracteriza-se pelo formato retangular da habitação, tradicionalmente com telhado em duas águas com grande inclinação, com águas furtadas, cumeeiras altas, simplicidade de adornos, porta de entrada colocada no centro da composição edilícia, incorporando uma varanda rodeada por painéis de janelas e uma chaminé central (que não é vista em Fordlândia).

A habitação reflete questões que se enquadram no pensamento fordista. Em primeiro lugar, no entender da Ford Company, cada família habitava uma só moradia; ou seja, não há lugar para a chamada família estendida (incorporação de parentes sob mesmo teto). Em segundo, embora isso seja característica das comapanies towns mundo afora, a habitação repousa na estratégia de obtenção de trabalhadores para o empreendimento, visto que Fordlândia estava isolada no oeste paraense, sem uma rede urbana nas proximidades que pudesse fornecer trabalhadores. Em terceiro, fiel ao pensamento do vitorioso empresário inglês Robert Owen, H. Ford comunga a ideia de que os trabalhadores produzem mais quando sem vícios morais e bem acolhidos em moradias higiênicas.

Ao lado das questões que emanam das crenças do fordismo, Fordlândia proporciona o ambiente físico onde se corporifica uma cultura transladada. Por cultura entende-se um conjunto de valores, de percepções comuns da existência humana e de conhecimentos produzidos e compartilhados por membros da comunidade. Na coletada das lágrimas da “árvore que chora” está o caboclo ribeirinho, de longa data inteirado dos segredos da floresta úmida, e os recém-chegados da seca nordestina. Personificam o fundo sociocultural do homem amazônico de Fordlândia e que se vê diante do ideal fordista do indivíduo vitorioso, capaz, por seu esforço, de tornar-se milionário. Um indivíduo que, no pensamento de H. Ford, deve ser obediente às regras de convivência (objetivo explícito da CFIB) e livre de vícios morais. Essa idealização do homem é refletida no cotidiano da vida em Fordlândia, conforme apontam autores como Rodrigues e Grandin:

As normas de convívio eram severas. Os casados para terem direito de morar com a família no Projeto tinham que apresentar a certidão de casamento. [...] Os fiscais eram exigentes em relação ao cumprimento do regulamento: obrigação de conservar os quintais limpos, evitar brigas ou arruaças, proibição de usar armas ou ingerir bebida alcoólica (RODRIGUES, 2011, p.6)

Na fábrica, tinha o relógio de ponto e os horários controlados por apitos e por fiscais. Ford exigia também uma comida saudável, o que incluía comer aveia no café da manhã. [...] O controle se estendia à higiene e à saúde. A empresa exigia que os trabalhadores se submetessem à coleta de amostras de sangue para exames de doenças e vacinações contra varíola, febre amarela, febre tifoide e difteria. Quando os trabalhadores se dirigiam aos relógios de ponto no fim do dia, eram esperados por funcionários da equipe médica, que lhes davam seus comprimidos diários de quinino.

O esforço para racionalizar a vida chegou aos mínimos detalhes do dia do trabalhador. Como em Dearborn, exigia-se que os empregados da plantação usassem um distintivo de metal da Ford, com seu número de registro gravado (GRANDIN, 2009, p.230).

Algumas das medidas acima podem parecer comuns a muitas empresas atuias. Mas isso não era o *modus operandi* empresarial amazônico de 1930. E não é sem razão que o presidente Vargas, em visita a Fordlândia, bem como intelectuais do naipe de Monteiro Lobato, elogiaram o empreendimento de H. Ford no Brasil. No entanto, aquele pequeno núcleo urbano funcionava como meio para que a empresa exercesse ações de controle da vida e praticasse

uma política de disciplinarização dos seus trabalhadores aos moldes da empresa e de Henry Ford. As proibições do jogo, do álcool e de mulheres solteiras em Fordlândia fez surgir no entorno de Fordlândia, em terras que ainda não eram da CFIB, a chamada “cidade dos inocentes” e o “pau d’água”, lugar dos vícios inconfessáveis de homens solteiros e casados. Os autores acima citados mostram que a bebida era comum aos americanos de Fordlândia e que os brasileiros traziam-na para o acampamento embutidas dentro de melancias. A pena para quem fosse pego era a demissão sumária. Em outras palavras, a política do homem sem vícios de H. Ford e seus dirigentes, obrigou Fordlândia a conviver lado a lado com outro espaço construído e constantemente visitado: a “cidade dos vícios”.

3. VAMOS QUEBRAR TUDO

A imposição de padrões culturais estranhos ao trabalhador de Fordlândia provocou reações entre os brasileiros. Em 1934, quando o termômetro da insatisfação atingia seu ponto alto, a revolta do quebra-panelas veio a tona. “A confusão começou no novo refeitório, uma estrutura semelhante à de um armazém, inaugurada apenas algumas semanas antes”. (GRANDIN, 2009, p.232). O incidente deu-se entre um americano e um brasileiro por motivo aparentemente banal: a eliminação de garçons servindo os trabalhadores em mesas, obrigando os trabalhadores ao *self service*. Mas mostra o estágio de tensão que predominava sob a mira das regras que norteavam a relação entre patrões e empregados, por um lado, e, por outro, a contínua expiação dos primeiros sobre os segundos. Moog descreve assim o episódio:

De repente, no meio idílio, o primeiro imprevisto. O caboclo, aquela gente mansa e humilde, viram bichos. Começam por quebrar toda a *cafeteria*, arrasam tudo. Era um motim. Os funcionários da Ford Motor Company, com suas famílias, transidos de medo, correm para os cargueiros surtos no porto. Os caboclos, armados de varapaus, tais como os franceses na tomada da Bastilha, encaminharam-se para os redutos da elite rotativa e dirigente, bradando qualquer coisa ininteligível aos ouvidos de bordo [...] Parecia que se tratava de um caso pessoal com o marinheiro Popeye. O que os caboclos bandaram era: *Abaixo o espinafre! Chega de espinafre.* [...] Quanto ao *cornflakes*, nem era bom falar. Eles queriam carne seca e de vez em quando uma feijoada (MOOG, 1974, p.21).

O relógio-ponto, o refeitório, o escritório, a serraria, a garagem, a rádio, a recepção, a cafeteria, todos despedaçados pela raiva, transformada em força bruta; a oficina e os arquivos foram incendiados; o depósito saqueado. Caminhões, carros e tratores foram jogados no Rio Tapajós. O episódio foi contido três dias depois com a chegada da polícia militar de Santarém e culminou com a demissão de todos os envolvidos. A CFIB ainda mandou destruir tudo que havia na “cidade dos inocentes” e no “pau d’água”. Na avaliação de Grandin,

O levante da Fordlândia foi uma consequência da revolução que havia abalado o Brasil alguns meses antes e conduzido Getúlio Vargas ao poder. A ascensão de Vargas se deu relativamente sem derramamento de sangue, mas a comoção gerada por sua insurreição gerou a sensação de que as velhas regras não mais valiam e as antigas hierarquias não precisavam mais ser respeitadas. Nas semanas anteriores ao levante de dezembro, vários membros da equipe da Fordlândia falaram da atmosfera carregada que envolvia a plantação [...]. ‘Alguns radicais entre os trabalhadores qualificados’, escreveu James Kennedy, agente da Fordlândia em Belém, ‘interpretaram erroneamente o sucesso da revolução em todo o Brasil, que ocorreu em outubro, e começaram a promover agitações contra tudo que pertencesse a estrangeiros.’ Trabalhadores chegaram a içar bandeiras vermelhas sobre seus dormitórios. Mas não há dúvida de que a ascensão de Vargas salvou a Fordlândia, porque o homem por ele nomeado para substituir Eurico de Freitas Valle no governo do Pará concordou imediatamente em dar a ajuda que fosse necessária à retomada da plantação (GRANDIN, 2009, p.233).

Em 1934, seis anos após estacionar no Rio Tapajós, a CFIB resolve deixar Fordlândia e instalar-se em Belterra, Tapajós abaixo. A revolta do quebra-panelas não foi o motivo da mudança. O empreendimento fordista era um desastre! O relevo montanhoso e o solo predominantemente arenoso, segundo Grandin (2009), elevavam os custos de produção do seringal. Sem muito conhecimento do cultivo da *Hevea Brasiliensis* e sem atender à experiência dos locais, os americanos não se deram conta que a alta umidade do ar e a disposição das árvores numa linha de montagem verde favoreciam o “mal das folhas”, doença causada pelo fungo *Microcyclus ulei*, até então desconhecido dos americanos de Fordlândia. A CFIB construiu uma nova cidade (Belterra) e lá reiniciou o empreendimento. Mas nem mesmo lá o empreendimento deu certo. Em 1945, a CFIB vende tudo ao governo brasileiro e vai se embora amargando um enorme prejuízo. Fordlândia foi deixada à administração do governo brasileiro e hoje faz parte do rol das cidades abandonadas no mundo.

CONCLUSÃO

O espaço construído em Fordlândia, como convém à boa técnica de planejamento, mostra uma divisão funcional de moradia e atividades industriais e prestadoras de serviço. Os espaços reservados à moradia deixam transparecer a estrutura administrativa da *company town* e convergem para a segregação socioespacial do núcleo urbano; de um lado, administradores; de outro, os demais trabalhadores. O tamanho e as condições das moradias obedecem essa divisão espacial do trabalho.

Assim como a cidade, sua arquitetura foi planejada para uma estrutura social completamente diferente de onde foi implantada não observando a realidade social, ambiental e cultural do homem amazônico. Essa característica não é fato isolado senão que participa do conjunto das ideias da *company town* de H. Ford.

Fordlândia nasce de uma necessidade econômica da Ford Motor Company e da vontade de seu dono. Indubitavelmente ela é uma extensão da CFIB. Logo, deve assegurar a concretização das atividades da empresa garantindo a permanência da força de trabalho aos moldes do sonho do fordismo.

O processo de sua construção promoveu a transposição para o Brasil, de tecnologia, saberes, valores e costumes e foi complementado por firme disciplinarização no propósito de criar um novo homem, sem vícios morais, trabalhador e respeitador das regras. Um homem idealizado por H. Ford. Mas como é dito pelos autores que delineiam o fordismo, seu homem idealizado deveria ser também um consumidor – um *homo economicus* – coisa que nunca aconteceu em Fordlândia.

O pressuposto do fordismo é criar um sujeito universal. Para Fordlândia, ele quereria o estabelecimento de um sistema disciplinar que deveria vencer as resistências mais profundas do tradicionalismo amazônico. Um deles é a relação trabalhista. O preço a pagar pela eliminação da relação que havia estruturado o poder e o domínio dos barões da borracha, que livraria o seringueiro do julgo do aviador, era o assalariamento. Mas junto com ele vieram as novas regras e os novos espaços para abrigar os brasileiros do norte e do nordeste. Uns acostumados à umidade; outros à secura, ambos à miséria. Como seres humanos eram possuidores de uma maneira de ver e sentir a vida. É esse existir que Ford imagina alterar pela exportação de seu muito particular *American Way of Life*, sem concessões à cultura local. Ele o faz interferindo nas diferentes dimensões da existência do homem amazônico: normatizando o sistema de trabalho, imiscuindo-se na vida pessoal dos trabalhadores, na sua convivência social, na saúde, alimentação, lazer, entre outros aspectos. Até mesmo eliminando o espaço construído da “cidade dos vícios”, vizinha a Fordlândia.

No entender dos idealizadores de Fordlândia, as possíveis resistências ao projeto de Ford por certo poderiam ser abrandadas e até apagadas pelo crescimento econômico a ser promovido, e as questões éticas e sociais que surgiriam como decorrência desse crescimento poderiam ser resolvidas pela tecnologia e pela estrita observação das regras preconizadas pela empresa.

Isso não foi possível. Apesar da cidade criada pelo utopismo de Ford sublimar a organização racional e rejeitar as formas de deformação e corrupção física, mental e política dos trabalhadores, Fordlândia ruiu. Ficaram alguns edifícios, atrativos aos poucos turistas que por Fordlândia aparecem para constatar aquela que foi a promessa de prosperidade e progresso, saudada pelo governo brasileiro como a redenção do ciclo da borracha. Os poucos moradores remanescentes de Fordlândia vivem de recordações de como era a vida na cidade com assistência odontológica, médica, educação, energia elétrica, água tratada na torneira e moradia, todos custeados pela CFIB.

Seus pouquíssimos moradores, alguns descendentes de antigos moradores, ainda se recordam de relatos contados por seus pais, de como era bom o hospital e a escola. E quanto ruim era comer arroz integral, pão de centeio e carne de soja, vindos de Detroit, no lugar de peixe com farinha de mandioca; quanto difícil era trabalhar entre 7 horas e 17 horas no lugar de iniciar a jornada de trabalho na madrugada e descansar ao meio dia; quanto inconveniente era celebrar o 4 de julho no lugar do 7 de setembro, e praticar box em vez de futebol. Nada mais dizem sobre a relação assalariada e sobre as moradias.

REFERÊNCIAS

- BICCA, B. E. P.; BICCA, P. R. S. (Org.). **Arquitetura na Formação do Brasil. Brasília:** UNESCO, 2006.
- GARCÉS F., Eugenio et Al. **Los Campamentos de la Minería del Cobre en Chile (1905-2000).** Investigación Fondecyt 1990485. P.U.C.
- GRANDIN, G. **Fordlandia:** The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City. New York: Metropolitan Books, 2009.
- MATOS PEREIRA J. C.; PEREIRA LEITE, M. da S. A “fala do desenvolvimento” em Belterra e a transformação do lugar em dois contextos de modernização. **Novos Cadernos NAEA**, v. 14, n.2, p. 197-217, dez. 2011.
- MOOG, Viana. **Bandeirantes e Pioneiros:** paralelo entre duas culturas. 11. ed. Porto Alegre: Globo, 1974.
- PEREIRA, D. C. De Fordlândia ao Século XXI: Interações entre Cidades e Empresas. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL - AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO, NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos - 35 ANOS, 2008, Belém, Pará. **Anais...** Disponível em: <<http://www.ufpa.br/naea/siteNaea35/anais/html/geraCapa/FINAL/GT7-469-1509-20081125205320.pdf>>. Acesso em: 3 fev. 2012.
- RODRIGUES, V. N. R. **Belterra:** Cidade Americana no Coração da Amazônia. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/50216178/BELTERRA>>. Acesso em: 2 mar.2012.
- SENA, C. Fordlândia: breve relato da presença americana na Amazônia. **Cadernos de História da Ciência**, São Paulo, Instituto Butantan, v. IV (2), p.89-108, jul/dez, 2008.
- SOLMINIHAC, E. Sewell, historia y cultura en un asentamiento humano organizacional. **Revista de Urbanismo**. Santiago, Chile, n. 8, jun, p. 85-123, 2003. Disponível em: <<http://www.revistasaludpublica.uchile.cl/index.php/RU/>>. Acesso em: 2 mar. 2012.