



GT – 11: Grandes projetos urbanos, financeirização, estado e planejamento corporativo

O MOISÉS DO SÉCULO XX E O PASTOREIO NA AMAZÔNIA

Uma aproximação de Fordlândia ao Desenvolvimentismo

Autor (01): Cassiel Kim Antunes de Paula¹

Filiação institucional: Universidade do Vale do Paraíba

E-mail: cassielkim@outlook.com

RESUMO: Este artigo tem como objetivo realizar uma aproximação do movimento político-econômico, conhecido como “Desenvolvimentismo”, ao movimento de interesses capitalista a partir da implantação da Fordlândia na Amazônia. Esta pesquisa é de caráter bibliográfico e elaborada a partir de literatura especializada e da conexão temporal dos fatos. Pressupõe-se que a movimentação política para a vinda de Henry Ford ao Brasil e para a implantação de uma filial da *Ford Motors Company* na Amazônia Oriental, especificamente no Sudoeste paraense, se caracteriza como Desenvolvimentismo, uma vez que o movimento político-econômico desenvolvimentista visava investimentos em industrialização e a modernização econômica. Na Região Amazônica esta ideia foi aplicada, possivelmente, para aproximar a economia regional às demais Regiões.

Palavras-chave: Fordlândia, Desenvolvimentismo, Amazônia.

1. INTRODUÇÃO

A política trata da organização das relações humanas, relações essas que são plurais e presentes em todo lugar, independentemente do contexto, assim como descrito por Arendt (2018), do homem para o homem, podendo ou não ser constituída de uma hierarquia. Porém, a política não se limita ao local, apenas se localiza, pois

a filosofia e a teologia sempre se ocupam do homem, e todas as suas afirmações seriam corretas mesmo se houvesse apenas um homem, ou apenas dois homens, ou apenas homens idênticos. Por isso não encontram nenhuma resposta filosoficamente válida para a pergunta: o que é política? (Arendt,

¹ Orientadora: Profa. Dra. Sandra Maria Fonseca da Costa

2018, p.14).

Se a política é presente em todas as relações, mas distinta entre elas, quem a limita?

A preocupação com a explicação do processo político e a identificação de fases distintas neste processo surgiu praticamente de forma paralela ao desenvolvimento do próprio campo de análise da política, entre o século XIX e XX, num contexto de busca de racionalização do Estado e da política pública. [...] O que estava em construção no campo da análise política era a conformação de métodos de análise que subsidiassem os governos na identificação de resolução de seus “problemas” desenvolvendo políticas orientadas por teorias e ideias advindas do conhecimento científico. (Baptista e Rezende, 2011, p.222).

Desta forma, pode-se definir que a política, além de gestar as relações humanas, também se dispõe como mediadora das problemáticas geradas nesse contexto. Com isso, a resolução de uma problemática, diante do olhar político, é estabelecida pelas fases da política, onde o *start* necessário, para se dar início a este processo, é o reconhecimento de problemas para que, a diante, tenha-se a formulação de uma política e, por fim, as tomadas de decisões (Baptista e Rezende, 2011).

Para Harvey (2008), a política, inserida na realidade capitalista, é realizada por meio de agentes político-econômicos, sendo eles o capital, o financista, o funcionário público e o trabalhador. Esses são responsáveis por, categoricamente, fazer com que o ciclo ou regime de acumulação não se estagne.

Com isso, ao pensarmos em movimentos de ação político-econômica, podemos destacar o Desenvolvimentismo na América-Latina. Este se apresentou ao longo de uma cronologia histórica, mas teve ascensão após a Grande Depressão em 1930, a qual ocasionou “altas taxas de desemprego, quedas drásticas do PIB² na maioria dos países, bem como na produção industrial, nos preços de ações e títulos públicos, e em praticamente todo medidor de atividade econômica” (Coggiola, 2015, p.01). Ao se reconhecer esta problemática, a depressão econômica, instaura-se a ideologia desenvolvimentista, uma possível geradora de política para a resolução do problema apresentado (Fonseca, 2015; Coggiola, 2015; Baptista e Rezende, 2011).

Logo, fez-se presente ao território latino-americano, de forma consolidada, no período

² Produto Interno Bruto (PIB)

de 34 gestões governamentais em 8 países entre 1930 e 1979. Os países que aderiram às táticas, entre 1950 e 1960, quando o movimento desenvolvimentista ganhou mais estabilidade, foram a Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, México, Peru, Uruguai e Venezuela; por onde também incentivou a criação da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) em 1948, pelo Conselho Econômicos e Sociais das Nações Unidas (Fonseca, 2015; Botega, 2021).

Com tudo, a eficácia de se implementar tal ideologia de forma política pode não se concretizar, ou simplesmente ser falha quando,

para responder se houve ou não projeto identificado com desenvolvimentismo, podendo levar a um falso positivo (o crescimento ser resultante de uma variável exógena, como a conjuntura internacional, ou mera decorrência dos ciclos econômicos) ou a um falso negativo (o governo, embora identificado com desenvolvimentismo, não tenha conseguido implementar seu projeto devido à conjuntura econômica ou política). São os casos de governos como Alfonso López Pumarejo (Colômbia) e João Goulart (Brasil), que propuseram medidas de envergadura francamente associadas ao desenvolvimentismo, mas se defrontaram com enormes dificuldades políticas para implementá-las. (Fonseca, 2015, p.33).

Neste caso, por que podemos dizer que as táticas tiveram sucesso no Brasil, independente do período de governo de Goulart? É neste sentido que este artigo tem como objetivo realizar uma aproximação do movimento político-econômico, conhecido como “Desenvolvimentismo”, ao movimento de interesses capitalista a partir da implantação da Fordlândia na Amazônia. Para o desenvolvimento desta pesquisa foram utilizadas literaturas especializadas sobre os termos referentes, além de outros dados e fontes de dados utilizadas, como os websites da *Ford Motors Company* e do *Henry Ford Museum*.

Este artigo se organiza em 3 seções: além desta introdução, uma seção discute a formação de uma política, vislumbrando o que é desenvolvimentismo e sua atuação no Brasil; uma seção que apresenta Henry Ford e a cidade de Fordlândia, implantada na Amazônia; e uma terceira seção que pretende aproximar essa proposta de cidade industrial ao movimento político-econômico.

2. O QUE É DESENVOLVIMENTISMO?

Ligado a um ideal economista, o “desenvolvimentismo pertence à mesma família de

termos como ‘ortodoxia’, ‘neoliberalismo’ e ‘keynesianismo’” (Fonseca, 2015, p.08), de tal forma que estão todos diretamente associados a duas coisas, não totalmente epistemológico ou de práticas cotidianas, mas como:

i) um fenômeno do “mundo material”, ou seja, um conjunto de práticas de *política econômica* propostas e/ou executadas pelos formuladores de políticas, isto é, fatos concretos ou medidas “reais” que compartilham um núcleo comum de atributos que os caracteriza como tal; e *ii)* um fenômeno do “mundo do pensamento”, ou seja, um conjunto de ideias que se propõe a expressar teorias, concepções ou visões de mundo. (Fonseca, 2015, p.08).

Assim, o Desenvolvimentismo pode ser definido como uma nomenclatura para determinado conjunto de ações político-econômicas ou determinado conjunto de valores. Para Fonseca, está correto essa substantivação, pois as duas formas de se entender as práticas, através do “mundo material” ou do “mundo do pensamento”,

podem ser expressas: *i)* como *discurso político*, por aqueles que as defendem ou as criticam (e que mais usualmente se denomina ideologia – outro termo polissêmico); ou *ii)* para designar uma *escola ou corrente de pensamento*, ao abranger teorias e estudos segundo cânones reconhecidos como saber científico. (Fonseca, 2015, p.08).

Claramente, a terminologia carrega dois vieses, idealista e político. Foi interpretado como política econômica, como ocorreu após a Grande Depressão de 1930, é compreendido pelo campo material da história, sendo praticada dentro de um recorte político e temporal (Fonseca, 2015; Coggiola, 2015).

Bielschowsky (1988. p.07, *apud* Fonseca, 2015, p.16) explica que desenvolvimentismo seria

a ideologia de transformação da sociedade brasileira definida pelo projeto econômico que se compõe dos seguintes pontos fundamentais: (a) a industrialização integrada é a via de superação da pobreza e do subdesenvolvimento brasileiro; (b) não há meios de alcançar uma industrialização eficiente e racional através da espontaneidade das forças de mercado, e por isso, é necessário que o Estado a planeje; (c) o planejamento deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos de

promoção dessa expansão; e (d) o Estado deve ordenar também a execução da expansão, captando e orientando recursos financeiros e promovendo investimentos diretos naqueles setores em que a iniciativa provada for insuficiente.

2.1. DESENVOLVIMENTISMO NO BRASIL

Há uma questão importante a ser pensada: houve política desenvolvimentista anterior ao governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961)? Para isso, precisa-se entender que, de acordo com Fonseca, para a aplicação de projetos governamentais é preciso se apresentar fatos e medidas efetivas, não somente argumentações e declarações.

No Brasil, houve uma aliança entre setores agrários voltados ao mercado interno e os novos setores emergentes (empresariado industrial, segmentos médios e trabalhadores urbanos) em oposição aos setores agroexportadores, os quais foram derrotados em 1930 e, mais definitivamente, em 1932. Sem uma revolução do alcance da mexicana, consolidou-se um pacto que sustentava a industrialização sem, todavia, deslocar totalmente os segmentos agrários do poder, com a peculiaridade político-institucional de excluir os trabalhadores rurais da legislação trabalhista e de não se propor reforma agrária, com exceção do governo Goulart. (Fonseca, 2015, p.34).

Durante o governo Goulart, a classe de trabalhadores rurais acabou sendo desconsiderada, ocasionando um “falso positivo” ao movimento político-econômico, mesmo que os ideais desenvolvimentistas estivessem inseridos nos discursos e declarações governamentais durante a gestão, o que poderia confirmar a política-econômica como “operante”.

No Brasil, o modelo político foi implementado durante 6 (seis) governos, assim como identificado pela Tabela 01, passando também pelo regime civil-militar no Brasil (1964-1985), embora de forma descontínua, apresentando intervalos entre os governos, porque eles deveriam estar vinculados ao Desenvolvimentismo. Todavia, desde o primeiro governo de Vargas (14º Presidente do Brasil), quando o país buscou mudar seu bem de exportação, do agrário para o industrial, o ideal desenvolvimentista se insere no território e continua a ser buscado, ou sendo conduzido de uma melhor forma.

Tabela 01: Governos desenvolvimentistas no Brasil, 1930 a 1979.

Governos desenvolvimentistas no Brasil		
	Ordem de mandato Presidencial	Período
14°	Getúlio Vargas (1º governo)	1930-1945
17°	Getúlio Vargas (2º governo)	1951-1954
21°	Juscelino Kubitschek	1956-1961
24°	João Goulart	1961-1964
28°	Emílio Garrastazu Médici	1969-1974
29°	Ernesto Geisel	1974-1979

Fonte: Elaborado pelos autores (2024), a partir de diferentes referências.

Porém, há contradições, autores como Ribeiro (2014) e Fonseca (2003; 2004) concordam que o desenvolvimentismo no Brasil, promovendo a industrialização e a modernização econômica, surgiu antes mesmo do que no restante da América-Latina, em um contexto cronológico, antecedendo a Grande Depressão de 1930.

A afirmativa que o nacional-desenvolvimentismo nasceu durante o mandato de Getúlio Vargas como Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 1928. Apresentou-se de maneira mais refinada e concreta, quando começou um novo modelo de relação entre Estado, economia e sociedade, de tal forma que as quatro vertentes formadoras da ideologia estivessem presentes (os nacionalistas, os defensores da indústria, os papelistas e os positivistas), o movimento se fortalece e é bem-quisto. Como Vargas foi o primeiro Presidente brasileiro a aplicar o desenvolvimentismo, durante o período em que a ideologia passou pela internacionalização, pode-se dizer que esta linha foi o “grande pilar” de seu fazer política. Sendo assim, pode-se concluir que o desenvolvimentismo não foi apresentado e agregado às políticas nacionais somente após o ano de 1930, mas antes, fazendo-se recorte na gestão estadual do Rio Grande do Sul. (Ribeiro, 2014; Fonseca, 2003; 2004).

Portanto, o ideal, não precisa de uma grande potência, como incentivos externos ou uma gestão em larga escala para ser aplicado. Está estruturado e concatenado à industrialização e ao crescimento de capital, sua forma de ação pode ser “reduzida”, ao se pensar em abrangência territorial ou como catalizadora de determinada indústria.

3. HENRY FORD

Nós mal começamos o desenvolvimento de nosso país; no entanto, com toda essa conversa sobre progressos maravilhosos, ainda não fizemos mais do que

arranhar a superfície [...] Com tantos países do mundo em agitação e com tanta inquietação em todos os lugares, este é um excelente momento para sugerir que é possível fazer algo à luz do que já foi feito. (Ford, 2021, p.07).

Henry Ford (1863-1947) é considerado o pai da linha de produção. O estadunidense oriundo do Estado do Michigan, filho de fazendeiros que, mesmo ascendendo profissionalmente, nunca abandonaria seu vínculo ao pastoril. Exercia as funções de mecânico na fazenda, mas também geria as outras demandas. Em meio aos serviços rurais, não deixou de atuar como inventor: até 1898, já havia criado três modelos de carros e se inserido no meio automobilístico. Atuou na *Detroit Automobile Company*, de 1899 a 1901, como engenheiro-chefe, e, após a falência da empresa, no mesmo ano, Ford, junto a Harold Wills, funda uma empresa automobilística, mas ela não se desenvolve em função de conflitos ideológicos referentes aos veículos e público-alvo. Com mais uma frustração, deu sequência a seus ideais e funda a *Ford Motors Co.*, quando inicia fabricação de carros populares, o preço dos modelos fabricados eram acessíveis a população, além de estar inovando em técnica e estratégia comercial ao ter um grande alcance e demanda de seus produtos (Szezerbicki *et al.*, 2004).

De acordo com Szezerbicki *et al.* (2004), a complexidade dos veículos produzidos pela companhia, para a época, era espantosa, por conta de sua simplicidade. Para Ford, encarar o progresso da empresa era como um convite para querer mais, ao atingir a marca de 100 carros/dia (produção de carro por dia), era motivo para se desejar mais e conseguir alcançar mil carros/dia. A cada oportunidade a montadora se aprimorava, assim aprimorando seus veículos e alcançando um público maior.

A implantação de seu método para montagem, mais tarde reconhecido como “fordismo”, a linha de produção, que revolucionou a produção automobilística, mas não se limitou apenas a Ford, ou empresas desse ramo, alcançou proporções, até então, inimagináveis.

Entre 1912-1914, foram instalados os métodos da produção em massa, incluindo as linhas de montagem de movimento contínuo, e imediatamente foi possível montar um carro a cada 93 minutos. Em 1913, segundo Chiavenato (1993), já fabricava 800 carros por dia. Em 1914, repartiu com seus empregados uma parte do controle acionário da sua empresa. Estabeleceu nessa época o salário-mínimo de 5 dólares (US\$5.00) por dia e jornada diária de oito horas de trabalho, quando, na época, na maioria dos países da Europa,

a jornada diária variava entre dez e doze horas. (Szezerbicki *et al.*, 2004, p.107).

Szezervicki *et al.* (2004) explicam que, para Ford, a fábrica deveria sempre estar em movimento, a relação correta de dependência deveria ser homem-trabalho, não trabalho-homem, uma relação de dependência direta em que a empresa estava para o funcionário, não o contrário, pois a montadora precisava da mão de obra, podendo-se dizer que era um trabalho em conjunto.

Logo, com a popularização e globalização da marca, as exportações da empresa deslancharam, e não só de veículos urbanos era sua demanda. A Ford também produziu tratores para o ramo agrícola, conhecido como “Fordson”, quando teve sua demanda e imediatismo na produção por conta da demanda alimentar ocasionada na Europa por conta da Primeira Guerra Mundial (Ford, 2021). “Foram esses tratores, dirigidos principalmente por mulheres, que araram as antigas propriedades e campos de golfe e permitiram que toda a Inglaterra fosse plantada e cultivada sem tirar o poder dos combatentes ou paralisar as forças nas fábricas de munições” (Ford, 2021, p.193)

No Brasil, a *Ford Motors Company*, hospedou-se no centro de São Paulo, capital, onde o modelo Ford T, popularmente conhecido como Ford Bigode (figura 01), era montado. A montadora abriu suas portas em 1919, com isso foi definido que a empresa estabelecesse seu escritório permanente na cidade e na época foram investidos certa de 25 mil dólares, logo este capital aumentaria gradativamente pela demanda dos veículos. A *Ford Brazil* foi uma das primeiras filiais da montadora no mundo, dando sequência ao Canadá, França, Inglaterra, Irlanda e Argentina (Ford, 2019).

Figura 01: Modelo Ford T, Ford Bigode.



Fonte: Marco de Bari [s.d.].

Para dar continuidade, desenvolvendo e aplicando suas ideias operacionais, Ford que acreditava na relação homem-trabalho, em que a montadora dependia do funcionário, começou a investir nas Aldeias Industriais, como foi chamado, as quais consistiam em aglomerados de camponeses que se relacionavam entre si, criando redes de relação, e ao mesmo tempo se criando “agricultores-mecânicos”. Para Grandin (2010), a intenção de Ford era a autonomia de seus trabalhadores, segundo o qual a indústria os muniria salarialmente, mas seriam autossuficientes o restante do tempo; gradativamente interferiu na vida dessas pessoas, de forma que virassem parte de seu mercado de consumo integrado, sem limites entre as residências ou criações e plantações.

Seu modo de produção de espaço, de acordo com Harvey, é a reprodução de uma geografia capitalista, segundo o qual essa reestruturação urbana, suas aldeias, “representaria basicamente a constante criação e (re)criação de novas ‘paisagens geográficas’, capazes de absorver novos excedentes. [...] se tornaria mais e mais complexa ao longo do tempo” (Santana e Peres, 2013, p.155). Contudo, o que acabou acontecendo com os conjuntos utópicos desenvolvidos por Ford foi sua saturação, seu crescimento desregulado e de alto índice populacional, fazendo com que se tornassem um problema.

Como nem todo metal que reluz é ouro, Ford se viu cercado de uma massa populacional gentrificada do campo inseridos em suas, agora então, cidades industriais, onde “em meados da década de 1920, o homem havia reunido numa fábrica a maior concentração de trabalhadores da história” (Grandin, 2010, p. 82). Para Ford a cidade havia se tornado uma ameaça, ela própria se arruinaria.

Ford passou a condenar a grande cidade por ser “incômoda e ameaçadora”, uma “massa artificial” e parasita que “um dia deixará de existir”. Durante os anos 1920, à medida que era impossível ignorar o “clamor da massa”, particularmente nas fábricas de Ford [...] Além dos problemas e abusos que Ford não podia resolver – preços agrícolas deprimidos, violência trabalhista, antissemitismo, a desumanização do trabalho em máquinas e a guerra -, evidenciou-se, nos anos 1920, que tanto seu carro, quanto seu sistema de fabricação trabalhavam contra o mundo que ele esperava criar. (Grandin, 2010, p.82-83)

A erupção de problemas presentes na utopia fordista não foi um empecilho para que ele ainda desejasse desenvolver as condições ideais para seu método de fabricação e colaboradores.

Segundo Grandin (2010), a primeira obra literária de Henry, sua autobiografia intitulada *My life and Work*³, chegaria ao Brasil após ser traduzida por José Bento Monteiro Lobato, nos anos 1920, quem defendia a literatura como o “Evangelho Messiânico do Futuro”. Sua distribuição no país, principalmente entre grandes empresários e políticos de São Paulo, fez com que despertasse o interesse em relação ao trabalho realizado por Ford ao longo das áreas florestais e/ou rurais nos EUA, onde ficou conhecido como “Moises do século XX” ou “Jesus Cristo da indústria”. Com isso, iniciaram-se movimentações internas, entre capital e governo, para tornar o país ainda mais atrativo, principalmente as terras amazônicas.

3.1. A PROPOSTA DA FORDLÂNDIA

Com a nova autobiografia de Ford se popularizando no Sudeste brasileiro, com maior relevância no estado de São Paulo, as ações positivistas e em defesa da indústria se iniciaram. Para se entender melhor a disposição dos acontecimentos, precisa-se identificar os atores que fizeram parte deste processo, levando a compreensão da aproximação ao desenvolvimentismo.

Dentre os atores envolvidos, nas movimentações para a instalação de Fordlândia à Amazônia Oriental, estavam nomes como: Monteiro Lobato, responsável pela tradução da obra de Henry; José Custódio Alves de **Lima**, cônsul brasileiro em Nova Iorque; o sobrinho de Santos Dumont, o pai da aviação, Jorge Dumont **Villares**, de família abastada e de contatos políticos; William Schurz, diplomata representante comercial de Washington (EUA) no Rio de Janeiro; Hebert Hoover, secretário estadunidense responsável pela divisão comercial de Schurz, que tinha interesse em reviver o comércio da borracha amazônica; Dionysio Bentes, o então governador do Estado do Pará; Maurice Greite, inglês que morava em Belém (PA), relacionava-se em qualquer campo de negociações que fosse benéfico a ele; Antônio Castro, o então prefeito de Belém; John Minter, cônsul dos EUA em Belém; e W. L. Reeves Blakeley e William McCullough, representantes da *Ford Motors Co.*, em Belém, com intuito de identificar um lugar adequado para a plantação de seringueiras (Grandin, 2010).

As movimentações se iniciaram através de Lima, aproximadamente em 1923, que sabia do interesse de Ford para o cultivo da borracha nos Everglades na Flórida, hoje uma área de

³ Autobiografia de Henry Ford traduzida para o português como “Minha vida, minha obra”.

reserva pantanosa no extremo Sul do estado nos EUA. Com isso, presenteia-o com amostras de borracha e minerais amazônicos, tendo permissão do Governador do Pará para a tal abordagem e oferecer a ele “incentivos especiais”, que garantiriam a concessão de terras e isenção fiscal (Grandin, 2010).

Estreitar as relações com o Brasil, mas também com a América-Latina, era benéfico para Ford, não somente pela futura Fordlândia, mas o país era responsável por uma alta demanda de veículos na época, pondo seu produto à frente de outras montadoras, como a *General Motors*.

Neste período, as pessoas mais envolvidas na política e de maior capital no Brasil eram do Sul/Sudeste, onde o desenvolvimento industrial já havia chegado e que, futuramente, iria se saturar. Pois então, a Amazônia representava para eles uma região “preguiçosa” que vivia de baixo consumo de recursos, economia rural e vasta de conflitos étnicos, uma região imersa no atraso. De acordo Santos e Silveira (2011), a Região Norte, a se comparar com as demais regiões, é apontada como subdesenvolvida, mas por uma métrica capitalista de desenvolvimento, o que evidencia uma possível problemática socioeconômica na região.

Juntamente aos movimentos no exterior, no Brasil, após terem acesso ao livro “Minha vida, minha obra” de Henry, Villares, a partir de 1925, foi responsável por formar uma confederação que defendiam os mesmos interesses, principalmente de atrair Henry Ford para o Brasil, especificamente, para a Amazônia. Dentre os integrantes desta confederação estavam políticos, diplomatas e representantes de Ford (Grandin, 2010).

Segundo Grandin, nesse período, a borracha vinda da Malásia e do Sri Lanka eram as maiores concorrentes do Brasil, o clima adequado, semelhante ao nacional, e a não existência das pragas naturais das seringueiras favoreciam o cultivo. Aproveitando-se desse segundo fato, Villares aponta aos diplomatas e representantes dos EUA que, para os derrubar e fazer com que Ford tenha um possível desenvolvimento sobre o mercado de látex, bastaria de uma epidemia do fungo para dissolver o mercado das seringueiras do Sudeste Asiático.

As demais negociações internas foram levadas em pauta, como a concessão de terras no Estado do Pará às margens do Rio Tapajós, que a desembocadura na Ilha do Marajó levava direto ao principal por de exportações de Belém, as isenções fiscais também foram garantidas e, além das ações benéficas à Ford, Villares, possivelmente, tenha pago cerca de US\$18 mil aos representantes da empresa no Brasil, Blakeley e McCullough, como incentivo caso fosse concluído a ideia da indústria na Amazônia.

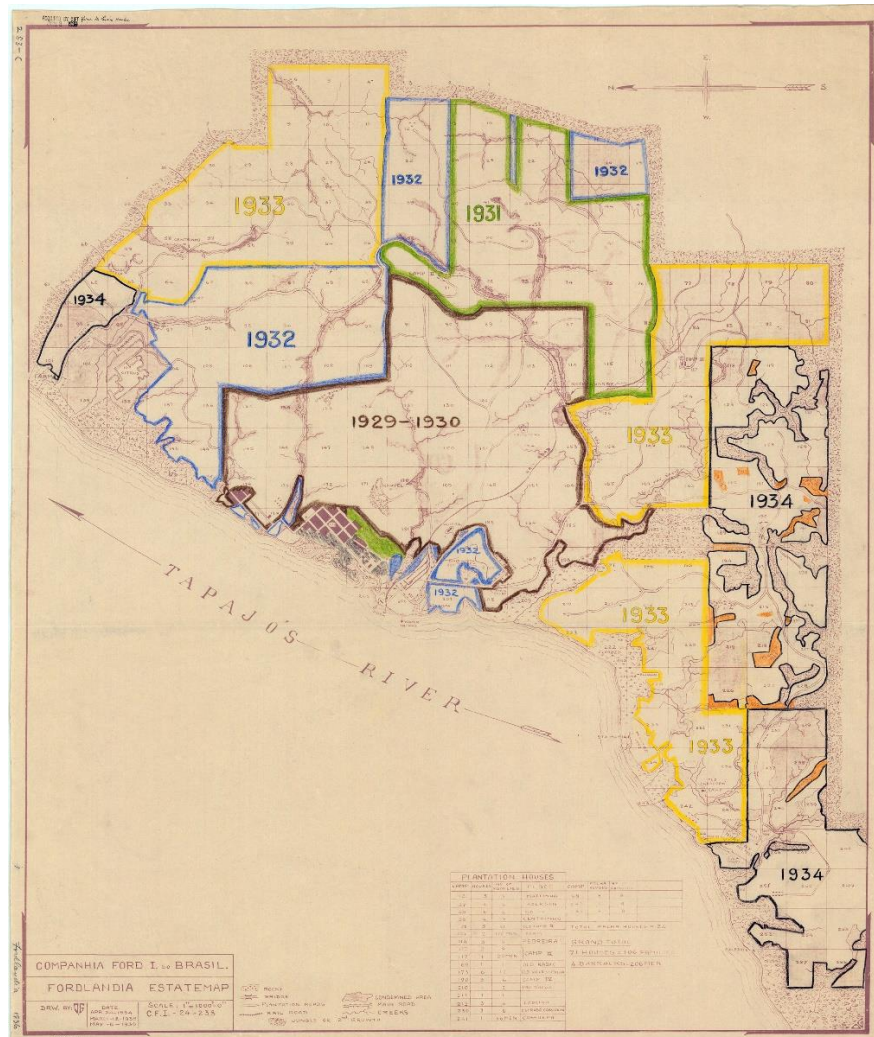
Em 1928, concretizasse a possibilidade utópica fordista, começam a limpar a área de floresta, ocupando cerca de 14.568 km², tendo que derrubar a vegetação na Amazônia Oriental, localizando Fordlândia no município de Aveiro (figura 02 e 03).

Figura 02: Mapa ilustrado da localização de Fordlândia.



Fonte: Ford do Brasil, 1928.

Figura 03: Mapa de Fordlândia e a idealização das expansões em Aveiro.



Fonte: Ford do Brasil, 1936.

The goal of setting up the Ford Motor Company of Brazil was two-fold: to supply Ford’s internal demand for rubber as well as to provide a better way of life for the Brazilians who lived and worked on the plantations. The plantations were testaments to the agricultural innovations and commercial cultivation of the jungle. However, they were also marked with failures, such as Ford failing to understand native culture and trying to impose a Dearborn-like work schedule and lifestyle on the native Brazilians⁴. (THF, 2024).

⁴ “O objetivo da criação da Ford Motor Company do Brasil era duplo: suprir a demanda interna da Ford por borracha e também proporcionar um modo de vida melhor aos brasileiros que viviam e trabalhavam nas plantações. As plantações foram testemunhos das inovações agrícolas e do cultivo comercial da selva. No entanto, eles também foram marcados por fracassos, como o fracasso de Ford em compreender a cultura nativa e a tentativa de impor um horário de trabalho e estilo de vida semelhante ao de Dearborn aos nativos brasileiros.” (THF, 2024, traduzido).

A chegada de Fordlândia à Amazônia Oriental representou a supervalorização do território, mas a sua descaracterização. As culturas locais e modos de vida foram modificados, o modelo de vida Norte-Americano foi imposto aos brasileiros, nortistas e indígenas amazônicos, de tal forma que o movimento atravessou a lógica do espaço. Segundo Haesbaert (2004), a lógica estatal e a lógica empresarial, o meio rural e o meio industrial são conflitantes no perímetro, pois ambos se opõem e se dificultam, não somente como produção de espaço, mas como cultura, e a partir dessa perspectiva, pode-se dizer que Fordlândia, movida pelo capitalismo, rompeu com as particularidades da Amazônia, em que a política acaba subjugando o território (Barbosa, 2011).

4. FORD(ESENVOLVIMENTISMO)

Por que podemos aproximar o desenvolvimentismo à Fordlândia? Localizada na Amazônia Oriental, no Sudoeste paraense, estrategicamente posicionada às margens do Rio Tapajós, a cidade industrial, que atualmente é reconhecida como uma “cidade fantasma” e, segundo Trindade Júnior (2021), onde a vida é pacata e sua população facilmente esquecida, pode ser caracterizada como um produto do desenvolvimentismo brasileiro, até mesmo um produto falho dessa política.

Para Baptista e Rezende (2011), antecedendo-se à produção de uma política, deve ser identificada uma problemática, de tal forma que essa se torna base para o desenvolvimento político. Isso ocorreu com o desenvolvimentismo no Brasil, quando a necessidade de ocupação e geração econômica da Região Norte do país objetivava desconcentrar a industrialização e superpopulação da Região Centro-Sul.

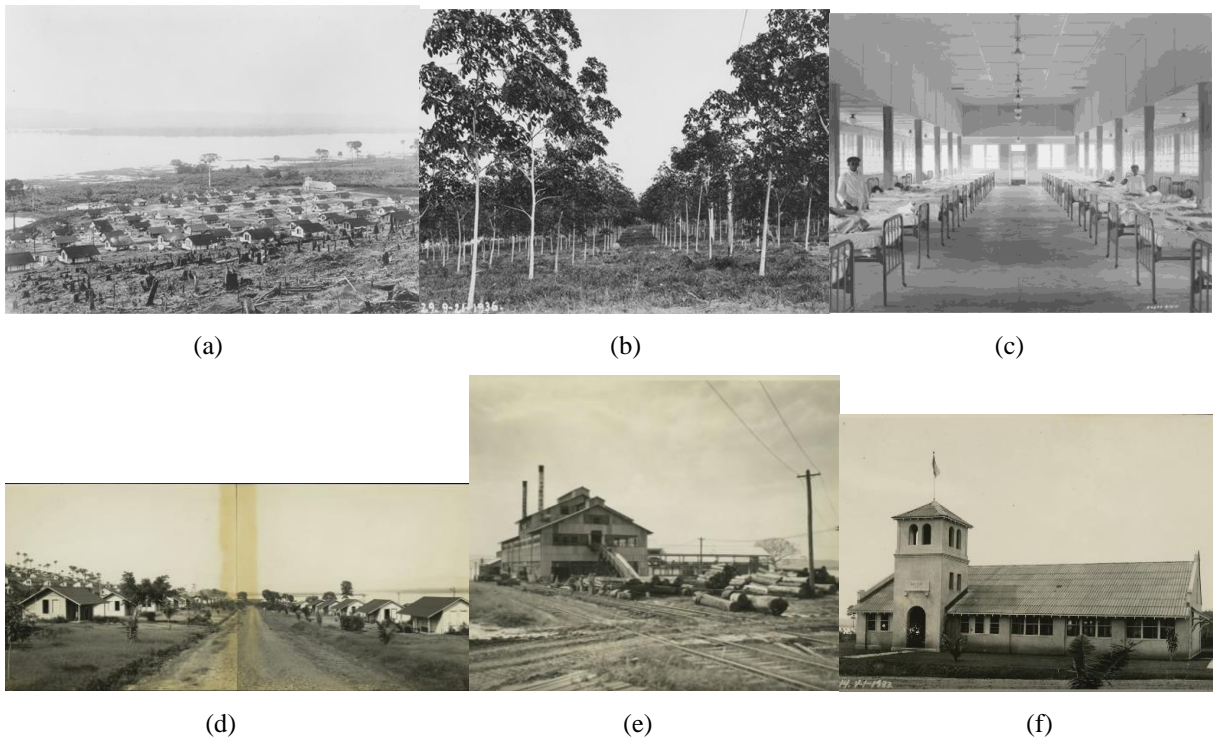
No caso de Fordlândia, a Amazônia representava uma parcela preguiçosa do território nacional, onde a geração econômica era do setor primário, baseando-se na economia rural, somada a visão sobre a população nortista, em sua grande maioria indígenas e migrantes nordestinos, segregacionista por suas diferenças étnicas e culturais. Logo, a região amazônica se caracterizava como um não-lugar (Augé, 2012), onde as relações econômicas, consideradas superficiais, deveriam se equiparar às demais Regiões do Brasil.

Com essa problemática “movida” pela Região Norte, a aplicação das políticas desenvolvimentistas, regidas por três de suas ideologias: os defensores da indústria, os papelistas e os positivistas, seria uma alternativa para a desenvoltura econômica da Amazônia. Então, a mobilização de políticos, diplomatas e representantes da *Ford Motors Co.*, movidos

por um conhecimento capitalista de produção de espaço, a inserção de uma filial da empresa seria a melhor saída para se resolver os problemas econômicos regionais, de uma forma para se equiparar as produções econômicas dentro do contexto nacional, ou simplesmente gerar uma possível alternativa de renda, considerada como mais próspera, para a região.

Para Almeida (2017, p.101), a “construção de Fordlândia iniciou nos moldes de uma cidade americana. A região amazônica começou a princípio sofrendo grande transformação”, como pode-se observar nas imagens da figura 04. A autora explica que a cidade surgiu a partir de grande interferência humana na floresta, tendo ocorrido incêndios e muita derrubada da floresta. “Ford ‘pretendia aumentar todos os anos suas plantações de seringueira até que toda a selva esteja industrializada’” (Almeida, 2017, p.104). Ou seja, o processo de criação da cidade, além de se aproximar da visão econômica do desenvolvimentismo, também compartilha dos ideais de eliminação do lugar e imposição de uma cultura diferente da existente.

Figura 04: Diferentes imagens da cidade Fordlândia: (a) visão parcial das casas construídas; (b) plantação de seringueira; (c) hospital para os trabalhadores; (d) casas dos trabalhadores; (e) galpão; e (f) igreja.



Fonte: Henry Ford Museum (2024)

Assim, ao apresentar um problema e, atualmente, tendo-se consciência da terminologia política aplicada à Região da Amazônia, pode-se sim aproximar a Fordlândia ao contexto do Desenvolvimentismo, pois o movimento capital na região a elevaria de forma benéfica, principalmente por, possivelmente, desvinculo de sua imagem e características do setor primário da economia, tornando ainda mais atrativa à investimentos futuros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este movimento, mesmo que antecedendo as políticas desenvolvimentista, pode ser caracterizado sendo parte dele, por conta de seus ideais, os quais fomentaram e que, futuramente, receberiam uma nomenclatura. Foi fruto de uma análise dos acontecimentos e políticas aplicadas, tendo em vista as problemáticas e métodos de resolução, que definiria um período do desenvolvimento nacional e latino-americano.

Com a aproximação da Fordlândia ao Desenvolvimentismo, podemos observar que “a valoração econômica dos elementos do meio ambiente tem sido tentada como se fosse o único caminho possível para que se alcance um planejamento das ações governamentais” (Veiga, 1993, p.07), de forma que se comprova uma soberania pífia sobre a região, sendo ela a causadora de maiores impactos, sendo que acabam buscando formas de se “resolver” uma problemática inexistente.

O desejo de Henry Ford em construir uma cidade industrial perfeita, mesmo já tendo falhado com esse intuito, e as movimentações nacionais para que fosse realizada esta vontade de forma que seria benéfico à região, gerando mais empregos e uma fonte econômica estável, acabou deixando marcas no território.

O homem capitalista, munido-se do rompimento cultural realizado na região, apropriou-se de uma verdade consolidada e defeituosa, onde o olhar de capital se sobressai e causa danos irremediáveis ao território. O acontecimento na Amazônia Oriental, onde as terras ali ocupadas por uma propriedade particular que, atualmente, limita ações do Estado, fazendo com que a localidade seja esquecida e gradativamente abandonada, assim como descrito por Trindade Júnior (2021), a população ali existente não tem perspectiva de vida no município, apenas gestam um turismo histórico que, ao passar dos anos, se reduz mais e mais.

Para Harvey, essa situação, com a conexão de Fordlândia e Desenvolvimentismo, apresenta uma geografia capitalista, de forma que gera um impacto regional e nacional, pois a

Amazônia vira, mais uma vez, alvo de disputa, gerando uma negligência territorial, degradando não somente o meio ambiente, mas também as culturas ali presentes.

5. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Iara da Silva Castro. FORDLÂNDIA: O CAPITALISMO E COLONIALISMO AMERICANO DIANTE DA AMAZÔNIA BRASILEIRA. **Jamaxi**, v.01, n.01, 2017.

ARENDR, H. O que é política?. *In*: LUDZ, U. (org.). **Fragmentos das Obras Póstumas**. Tradução: Reinaldo Guarany; Kurt Sontheimer. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018. p. 98.

AUGÉ, M. **Não-lugar: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus Editora, v.07, 2012. p.112

BAPTISTA, Tatiana Wargas de Faria; REZENDE, Mônica de. A IDEIA DE CICLO NA ANÁLISE DE POLÍTICAS PÚBLICAS. *In*: MATTOS, R.A.; BAPTISTA, T.W.F. (orgs) **Caminhos para Análise das Políticas de Saúde**. Rio de Janeiro, Editora: Rede Unida, 2011. cap. 05. p. 221-272.

BARBOSA, W. N. Descolonização e Racismo: atualidade e crítica, Neocolonialismo: Um Conceito Atual?. **Sankofa, Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana**. São Paulo, v.04, n.08, p.05. dez. 2011.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo. **(No Title)**, 1988.

BOTEGA, L. R. A terra a ser desbravada: a Amazônia desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek. **Revista Tempo Amazônico**, Macapá, v.09, n. 01, p.167-184, jul./dez. 2021.

COGGIOLA, Osvaldo. O craque de 1929 e a grande depressão da década de 1930. **Crise, Revolução e Contra-Revolução**. São Paulo, editora _____, s.d., 2015.

FONSECA, P. C. D. Sobre a intencionalidade da política industrializante do Brasil na década de 1930. **Revista de Economia Política**, v.23, n.01, p. 138-153, jan./mar. 2003.

FONSECA, P. C. D. Gênese e precursor do desenvolvimentismo no Brasil. **Pesquisa & Debate**, São Paulo, v.15, n.02, p. 225-256. 2004.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **DESENVOLVIMENTISMO: A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO**. 01. ed. Brasília: Ipea, 2015. 66 p.

FORD, Brasil. **Ford: uma história de pioneirismo, inovação e confiança no Brasil**. 2019. p.21. Disponível em: <https://www.ford.com.br/content/dam/Ford/website-assets/latam/br/about/historia/conheca-a-historia-completa/Ford%20100AnosBrasil-Hist%C3%B3ria.docx#:~:text=Vindos%20da%20Argentina%2C%20onde%20a,de%20Abreu%2C%20em%20S%C3%A3o%20Paulo>. Acesso em: 26 jun. 2024

FORD, Henry. **Minha vida, minha obra**. Tradução: Vânia V. 01. ed. Jandira: Principis, 2021. 272 p.

GRANDIN, Greg. **Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva**. Tradução: Nivaldo M. Jr. 01. ed. Rio de Janeiro: Rocco. 2010. 400 p.

HAESBAERT, Rogério. **DOS MÚLTIPLOS TERRITÓRIOS À MULTITERRITORIALIDADE**. Porto Alegre. p.20, 2004.

HARVEY, D. A transformação político-econômica do capitalismo do final do século XX. *In*: HARVEY, D. **CONDIÇÃO PÓS-MODERNA**. Tradução: Adail U. S.; Maria S. G. 17. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008. cap. 02, p. 115-184.

HENRY FORD MUSEUM. **Ford Rubber Plantations in Brazil**. Disponível em: <https://www.thehenryford.org/collections-and-research/digital-resources/popular-topics/brazilian-rubber-plantations/>. Acesso em: 16 maio 2024.

RIBEIRO, E. S. Crise, desenvolvimento e políticas de industrialização no Brasil de Getúlio Vargas. **Universitas Humanas**, Brasília, v.11, n.01, p. 37-64, jan./jun. 2014.

SANTANA, M. A.; PERES, I. Capitalismo, cidade política na perspectiva de Harvey. **Sociologia & Antropologia**, Rio de Janeiro, v.03, n.05, p. 151-174, jun. 2013.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 01. ed. Rio de Janeiro: Editora Record. 2001. 471 p.

SZEZERBICKI, A. S.; PILATTI, L. A.; KOVALESKI, J. L. HENRY FORD: A VISÃO INOVADORA DE UM HOMEM NO INÍCIO DO SÉCULO XX. **Puclcatio UEPG: Ciências Humanas, Linguística, Letras e Artes**, Ponta Grossa, v.12, n.02, p.105-110, dez. 2004.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Fordlândia: a “cidade fantasma” e as “fantasmas” da cidade. *In*: TRINDADE JÚNIOR, S. C. **Vilas e cidades da Amazônia: paisagens, memórias e pertencimentos**. 01. ed. Belé: Paka-Tatu. 2021. cap. 07, p. 65-72.

THF, The Henry Ford. **Forde Rubber, Plantations in Brazil**. Dearborn, Michigan: THF, c2024. Disponível em: <https://www.thehenryford.org/collections-and-research/digital-resources/popular-topics/brazilian-rubber-plantations/> Acesso em: 26 jun. 2024.

VEIGA, J. E. A insustentável utopia do desenvolvimento. *In*: LAVINAS, Lena, Liana M.F. Carleial, Maria Regina Nabuco (orgs) **Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil**, São Paulo: ANPUR-HUCITEC, 1993, p. 149-169.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos ao CNPq pelo apoio e por possibilitar esta pesquisa.