

## Fordlândia e Belterra, cidades sustentáveis do século XXI?

---

*Maria Regina Weissheimer*

**T**eria sido a construção de Fordlândia e Belterra realmente um empreendimento fracassado? Ou, sob outra ótica, o legado deixado por Henry Ford na Amazônia tem a capacidade de manter atualizada a reflexão sobre a dicotomia entre a força do capital e a persistência da cultura? Superado o modelo fordiano e com o *american way of life* em baixa, um novo projeto para Fordlândia e Belterra – com foco na preservação do patrimônio cultural, na reabilitação de edificações degradadas, na adequação de habitações às condições ambientais locais, em técnicas construtivas e infraestruturas climaticamente adaptadas e energeticamente eficazes, em um modelo socioeconômico associado aos potenciais de preservação e utilização racional dos recursos naturais – poderia ser mundialmente reconhecido como ação exemplar e verdadeiramente sustentável. O presente artigo faz parte do Parecer Técnico para o reconhecimento de Belterra e Fordlândia como patrimônio cultural brasileiro, cujo processo de tombamento nº. 1.311-T-90 vem sendo instruído pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

## Fordlândia et Belterra, des villes durables du XXI<sup>e</sup>. siècle?

---

**L**a construction de Fordlândia et de Belterra aurait-elle été en fait une entreprise ratée? Ou, sous une autre optique, l'héritage laissé par Henry Ford en Amazonie est-elle capable de garder l'actualité de la réflexion sur la dicotomie entre la force du capital et la persistance de la culture? Le modèle fordien dépassé et l'*américain way of life* en baisse, un nouveau projet pour Fordlândia et Belterra se présente ici: centré sur la préservation du patrimoine culturel, sur la restauration des immeubles dégradés, sur l'adéquation des habitations aux conditions de l'environnement, avec des techniques de construction et d'infrastructure adaptées aux climats et encore efficaces du point de vue énergétique, conformément à un modèle socio-économique associé aux potentialités de la préservation et de l'utilisation rationnelle des ressources naturelles. Suivant ce projet, il se peut que ces villes soient un jour reconnues mondialement comme des entreprises exemplaires et véritablement durables. Cet article rappelle l'Avis Technique pour la reconnaissance de Belterra et de Fordlândia comme des patrimoines culturels brésiliens, dont le procès n. 1.311-T-90 en démarche est instruit par l'Institut du Patrimoine Historique et Artistique National – IPHAN.

A criação de Fordlândia e Belterra, no Estado do Pará, constitui, sem dúvida, um dos capítulos mais marcantes e emblemáticos da história brasileira, e sua origem está intimamente vinculada à história da indústria mundial e do desenvolvimento do capitalismo no século XX. O Brasil já havia perdido o posto de maior produtor mundial de borracha – que manteve entre o início do século XVIII e o final do XIX –, quando o industrial Henry Ford, uma das personalidades mais importantes e influentes daquele momento, resolveu investir em uma grande plantação de borracha no meio da Floresta Amazônica, com o pretexto de tornar autossuficiente a sua linha de produção automobilística. O látex era, até então, o único recurso natural utilizado na produção de peças e componentes necessários à fabricação de automóveis ainda não dominado por Ford. Desde que, em 1876, cerca de 70 mil sementes de *Hevea brasiliensis* foram contrabandeadas da Amazônia para os Reais Jardins Botânicos de Londres pelo botânico inglês Henry Wickham, as colônias britânicas, francesas e holandesas do Sudeste Asiático haviam passado a ser as maiores produtoras mundiais de látex.

Em 1923, o Governo Americano investiu cerca de 500 mil dólares “para investigar e relatar as possibilidades de desenvolver plantações de borracha nas Filipinas e América Latina com despesas a correrem por conta dos orçamentos dos Departamentos de Guerra e da Agricultura”. Logo que a notícia se espalhou, houve uma disputa entre os governos dos estados do Amazonas e do Pará oferecendo benefícios que visavam facilitar a instalação dos americanos em terras amazonenses e paraenses. Em 7 de março do mesmo ano, o Governador do Amazonas telegrafou: “[...] à união Pan-americana oferecendo garantias e facilidades às empresas que desejassem explorar a indústria da borracha e outros recursos, no Amazonas”.<sup>1</sup> Embaixada, ministérios, deputados, governo central, todos foram envolvidos nas negociações. O Pará, entretanto, correu na frente, e obteve o apoio do Governo Federal. Ao mesmo tempo em que o Amazonas se correspondia diretamente com os americanos, o Pará o fazia através da embaixada brasileira nos Estados Unidos, que publicou a seguinte nota nos jornais norte-americanos: “[...] o Estado do Pará oferece, com garantia do Governo Federal, aos fabricantes norte-americanos, a exploração das plantações em terras públicas, que são as maiores e melhores fontes da borracha.”

A nota informava ainda que no Pará se produzia a “melhor borracha do mundo” e que nas mesmas terras se poderia desenvolver a produção pecuária em larga escala,

<sup>1</sup> DE LAMONICA, Marcus. *A Companhia Ford Industrial do Brasil*. Brasília: Fundação Nacional Pró-Memória, 1988.

também com facilidades para a exploração de madeira e minérios, oportunidades para empresas ferroviárias e para geração de “milhares de cavalos de energia elétrica” a partir das imensas quedas d’água da região. Aos imigrantes seria facilitado também o acesso à propriedade da terra.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> DE LAMONICA, Marcus. *Op. cit.*

A partir dessas negociações, foi organizada a “American Rubber Mission”, cuja equipe foi composta por peritos norte-americanos e brasileiros, que empreenderam viagem de estudos por rios da Amazônia brasileira, equatoriana, boliviana e colombiana, com o intuito de diagnosticar com precisão as reais condições para plantação de borracha em larga escala. Foi considerando os apontamentos deste documento que, em meados de 1925, Henry Ford decidiu instalar no Brasil, às margens do rio Tapajós, o seu empreendimento para produção de látex.

*Era julho de 1925 e Firestone havia se empenhado pessoalmente numa campanha para frustrar o cartel britânico de borracha proposto por Winston Churchill. Durante décadas a indústria americana tinha importado borracha, com poucos problemas, de colônias europeias, predominantemente britânicas, no Sudeste da Ásia. Mas quando os preços começaram a cair em 1919, Churchill, então secretário de Estado para as Colônias, aprovou uma proposta para regular a produção de borracha bruta, a fim de assegurar que a oferta não ultrapassasse a demanda.*

*O homem que em pouco tempo seria presidente [Herbert Hoover] acreditava que o fornecimento de borracha da América era o ponto de estrangulamento da indústria, em muitos aspectos mais crítico do que o petróleo. Este podia ser encontrado em campos na Pensilvânia, em Oklahoma, no Texas e na Califórnia, bem como no México e na Venezuela, dentro do alcance das canhoneiras americanas. Mas a borracha vinha do outro lado do mundo, de plantações britânicas, holandesas e francesas do Sudeste da Ásia. [...] O secretário de Comércio recomendou que os fabricantes americanos investissem na produção de borracha na América Latina e financiassem expedições científicas à Amazônia para compensar os custos de pesquisa. Porém, os líderes empresariais, em sua maioria, reagiram com indiferença ao alarme de Hoover. Com exceção de Harvey Firestone e Henry Ford.<sup>3</sup>*

<sup>3</sup> GRANDIN, Greg. *Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 35.

Este teria sido o fator decisivo para que Ford colocasse em curso o projeto de ter a sua própria plantação de borracha.

*Depois de terminado o almoço, Ford chamou Liebold à parte: “Descubra”, sussurrou ele para seu assessor, “qual é o melhor lugar para se cultivar borracha”.<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 39.

Em 1927, após todas as negociações com o governo brasileiro, foram concedidos 1 milhão de hectares de terras às margens do Tapajós à Cia. Ford Industrial do Brasil, com todas as isenções fiscais e facilidades que se poderiam obter não só para o plantio da *Hevea*, mas também para a exploração das terras através da pecuária, da mineração, do corte de madeira e da produção energética.

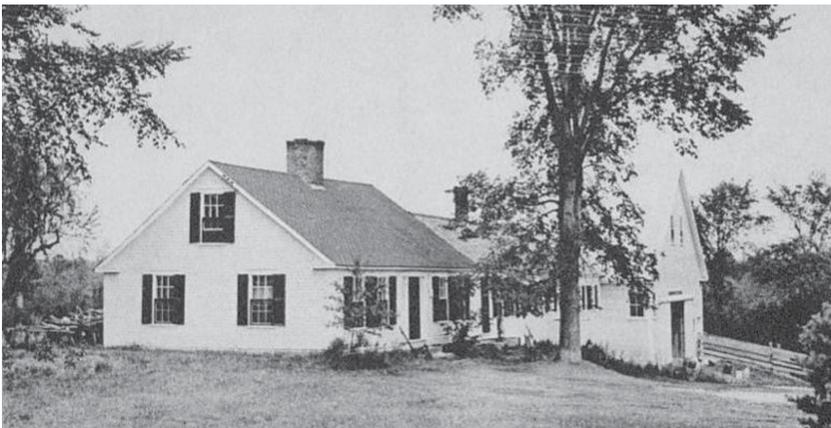
Fordlândia e Belterra fizeram parte, no contexto mundial, de uma série de “cidades americanas” construídas na América Latina por grandes indústrias visando a autossuficiência na produção da matéria prima necessária para a fabricação de seus produtos.

*No auge do boom da banana dos anos 1920, podia-se percorrer Guatemala, Costa Rica, Panamá, Honduras, Cuba e Colômbia sem deixar por um momento propriedades da United Fruit Company, viajando em seus trens e navios, passando por seus portos, ficando em suas muitas cidades com ruas arborizadas e amenidades modernas, num hotel ou casa de hóspedes da empresa, jogando golfe, assistindo a um filme de Hollywood em um dos cinemas e, se necessário, sendo atendido no hospital local.<sup>5</sup>*

<sup>5</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 28.

A história de Fordlândia e de Belterra é também uma história de contradições e coloca em pauta questionamentos incrivelmente atuais sobre os limites do poder do capital frente a condições naturais e culturais peculiares. Por trás do projeto capitalista de Henry Ford – talvez a personalidade mais paradoxal de todo este contexto – estava também um

ambicioso projeto civilizatório. Henry Ford acreditava intensamente que o trabalho dignifica o homem e – diferentemente da maior parte das multinacionais da atualidade – também achava que era preciso dar condições reais para que os trabalhadores, ao final, obtivessem condições financeiras para adquirir os produtos que eles próprios fabricavam. Também



Exemplo de casa estilo Cape Cod. Residência Hartford, Bridgton, Maine, 1920. Reproduzida no original a partir de um cartão postal publicado por H. J. Burroughs Company, Portland, Maine, EUA. Imagem: *en.wikipedia.org*, acesso em julho/2012.



Casa de operário em Fordlândia. Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

apostava na “qualidade de vida” do trabalhador como fator de estímulo ao trabalho. Uma casa com jardim, uma vida social ativa, atendimento médico para a família e boa educação aos filhos compensariam as horas de movimento repetitivo e a monotonia que caracterizava o trabalho nas linhas de produção.

Com o lançamento do seu famoso “modelo T”, Ford conseguiu, ao mesmo tempo e em uma equação inversamente proporcional, reduzir os custos e aumentar a produção. Seu engenhoso mecanismo de especialização e fracionamento das etapas de produção, que ficou conhecido como *fordismo*, transformou a história mundial da indústria.

Ford já havia construído uma série de cidades-modelo na Península Superior e no baixo Michigan, nos Estados Unidos, quando “projetou” Fordlândia (e, junto com ela, outras duas novas cidades: Muscle Shoals e Greenfield Village, esta última uma “cidade museu”, que permanece até hoje como atrativo turístico no estado americano do Michigan<sup>6</sup>).

Além de um projeto industrial, tratava-se também de exportar o *american way of live* para os países subdesenvolvidos, levando a “civilização” e, mais que isso, a salvação, aos povos do terceiro mundo.

“O que as pessoas do interior do Brasil precisam”, declarou ele no início do projeto, “é ter sua vida econômica estabilizada por meio de retornos justos para o seu trabalho, pagos em dinheiro, e que seu modo de vida seja transformado para padrões modernos em saneamento e na prevenção e cura de doenças”. Esta fórmula funcionava em Michigan e Ford não via nenhuma razão pela qual ela não pudesse ser exportada para o Brasil.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Ver: <http://www.thehenryford.org/village/index.aspx>

<sup>7</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 29.





Vista aérea de Fordlândia em 1933. Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

Ford estava convicto do poder de salvação do modelo de vida americano que adaptou para suas cidades industriais e é notável que, mesmo atravessando uma crise econômica mundial sem precedentes na história, agravada ainda mais pela eclosão da Segunda Guerra Mundial e pelos problemas enfrentados desde o desembarque dos americanos no Tapajós, tenha mantido durante quase duas décadas os investimentos em Fordlândia e depois em Belterra.

*A estruturação da Companhia Ford Industrial do Brasil (eis a razão social do empreendimento), [...] foi caracterizada pela utilização de avançados mecanísmos, pelo modernismo dos equipamentos de infraestrutura (residências, hospitais, escolas, fontes de energia, etc.), por relações capitalistas de produção e por uma divisão aprofundada do trabalho interno. Caracterizou-se, também, de um lado, pela ausência de capital social básico na região, pela falta de conhecimento científico da natureza específica da Amazônia e, assim, pela ausência do conhecimento técnico para o plantio local da seringueira; de outro, pela falta de um mercado de trabalho nas proporções requeridas e pela impossibilidade de conduzir processos formadores desse mercado.<sup>8</sup>*

<sup>8</sup> ASSIS COSTA, Francisco de. *Formação agropecuária da Amazônia: os desafios do desenvolvimento sustentável*. Belém: UFPA/NAEA, 2000. p. 44.

Por outro lado, audácia e boa dose de prepotência marcaram a instalação das plantações de seringueiras e das duas cidades em meio à floresta. Para Ford (e para os industriais americanos da época), tudo poderia ser comprado (e conquistado) com dinheiro. Nada, nem a floresta, era invencível à força e ao poder do capital.

O curto período de existência sob o comando americano (1928-45) foi, contudo, marcado por dificuldades que não haviam sido previstas, consumindo recursos consideráveis da Companhia, sem que fosse possível conquistar o resultado almejado. Diversos fatores, de cunho global (a crise econômica mundial, a Segunda Guerra e, por fim, a descoberta do meio de produção de borracha a partir do

petróleo) e local (a absoluta falta de conhecimento dos americanos sobre o trato com a terra, a resistência e inadaptabilidade dos funcionários brasileiros às imposições da empresa e o irremediável “mal das folhas”<sup>9</sup>) contribuíram para o insucesso, do ponto de vista do capital americano, do empreendimento.

<sup>9</sup> O chamado “mal das folhas” ou praga das folhas é provocado por uma espécie de fungo (*Microcyclus ulei*), que ataca as folhas das seringueiras. É considerado o principal predador das seringueiras na América do Sul e Central, dificultando seu monocultivo.

*A experiência de Ford mostrou, com clareza, como a lógica do “capitalismo civilizado” (apologismo frequentemente empregado quando se pretende ser críticos da nossa realidade, descrevendo-a como um “capitalismo selvagem”) altera-se sistematicamente, cedendo lugar, nos trópicos, à simples racionalidade capitalista [...]*<sup>10</sup>

<sup>10</sup> ASSIS COSTA, Francisco de. *Op. cit.* p. 45.

Os esforços de adaptação às condições da floresta incluíam não apenas o desenvolvimento de soluções técnicas apropriadas, mas também o amoldamento do *american way of live* ao modo de vida do caboclo e do camponês da região. Esta fórmula, com poucas adaptações à vida amazônica, tornou praticamente impossível a subsistência das plantações e demais estruturas fabris das cidades por falta de mão-de-obra. Reside aí um dos aspectos mais importantes deste capítulo da história que, de certa forma, trata de uma “maneira brasileira” de ser – não totalmente submissa, malandra às vezes, mas sobretudo com tradições e costumes fortes e consolidados, intimamente ligados ao *locus* que habita.

Do ponto de vista habitacional, Fordlândia, e depois Belterra, reproduzia o velho modelo de cidade industrial, com hierarquias bem definidas segundo postos de trabalho, expressas nas próprias tipologias arquitetônicas e no desenho urbano, reforçando a segregação entre chefes e operários.

*Os trabalhadores solteiros viviam em galpões coletivos ou em aldeias como Pau d’Água, ao longo da periferia da plantação. Alguns foram residir do outro lado do rio, na ilha de Urucurituba, e remavam até o trabalho todas as manhãs. A maioria dos trabalhadores casados viviam na sempre crescente “aldeia nativa” que se estendia ao longo da margem do rio. [...] Os trabalhadores mais bem remunerados [...] viviam em casas um pouco melhores, muitas vezes feitas de madeira, mas também com tetos de palha e piso de terra.*<sup>11</sup>

<sup>11</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 194.

*Ainda mais longe do rio ficavam as “modernas casas de madeira” que Oxholm havia construído para os funcionários americanos, com varandas e jardins inclinados, numa rua larga com manguieras, calçadas e iluminação pública. Essas residências ficavam em um ponto alto sobre uma curva do rio a pouco mais de dois quilômetros da doca,*

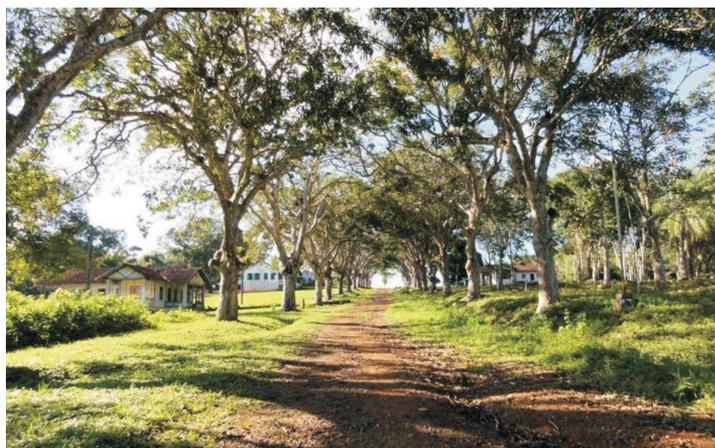


Piscina da Vila Americana em Fordlândia na década de 1930.  
Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

<sup>12</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.*  
p. 200.

soluções técnicas absolutamente adaptadas às condições ambientais locais. Contudo, para os americanos e para Ford em especial – que nunca chegou a visitar Fordlândia e, muito provavelmente, não conseguia imaginar o que era o clima tropical – esta solução não era adequada aos padrões da empresa e mandou que as construções com teto de palha fossem substituídas por modelos padrão no estilo americano.

<sup>13</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.*  
p. 276.



Vista atual da Vila Americana em Fordlândia. (junho/2012).  
Foto: Maria Regina Weissheimer

e tinham uma ótima vista em duas direções do Tapajós. Dentro de poucos anos aquele bairro teria um clube onde os homens poderiam jogar cartas, um hotel para convidados, uma quadra de tênis e uma piscina, um cinema e um campo de golfe.<sup>12</sup>

Nos primeiros meses, quando os americanos recém-chegados tentavam colocar – às vezes sem muito sucesso – o projeto em prática, as casas operárias e alojamentos foram construídos obedecendo aos padrões da região: chão de terra batida e teto de palha,

*As casas, projetadas por Michigan, provaram-se totalmente inadequadas para o clima da Amazônia. Os brasileiros objetaram contra as telas nas janelas que os dirigentes da Ford insistiam que fossem usadas, por acreditarem que serviam não para manter os insetos fora das casas, mas sim dentro delas. Os moradores da Amazônia também preferiam o piso de terra batida, mais fresco que o de madeira ou concreto. [...]*

*Os tetos de metal revestidos de amianto, escolhidos pelos engenheiros da Ford para repelir os raios solares, na verdade retinham o calor dentro das casas. “As casas dos trabalhadores eram mais quentes que o inferno”, lembrou um padre que trabalhou em Fordlândia. “É incrível que alguém construa uma casa daquelas nos trópicos.” [...] Elas pareciam “projetadas por arquitetos de Detroit que provavelmente não conseguiam imaginar uma terra sem neve”.<sup>13</sup>*

## Infraestrutura urbana exemplar

Apesar das dificuldades enfrentadas nos primórdios, da ignorância dos americanos em relação às especificidades da selva (especialmente da sua presunção de achar que poderiam prescindir das orientações e do conhecimento dos moradores da região sobre as condições naturais do lugar) e também da resistência dos habitantes locais a adaptar-se às imposições feitas pela Companhia Ford, Fordlândia, e depois Belterra, foram cidades exemplares, dotadas de instalações mais modernas do que qualquer outra cidade brasileira na época. Conta-se que teria sido realizado no hospital de Fordlândia o primeiro procedimento cirúrgico do Brasil. Nenhum outro lugar possuía tão moderna e eficiente infraestrutura de geração e abastecimento de energia, captação e distribuição



Casa na Vila Americana de Belterra. Imagem: Chikaoka

de água ou de telecomunicação. Até hoje, muitas das cidades brasileiras nunca possuíram (e demorarão a conhecer) as mesmas condições que existiram em Fordlândia e Belterra. O mesmo já não se pode falar na atualidade, pois há muito tempo Belterra, e especialmente Fordlândia, já não contam com uma mínima fração das estruturas e serviços oferecidos na “época da Ford”.

*No decorrer de quase duas décadas, Ford gastaria dezenas de milhões de dólares financiando não uma, mas, depois que a primeira plantação foi devastada por uma praga, duas cidades americanas, com praça central, calçadas, encanamento, hospitais, gramados bem cuidados, cinemas, piscinas, campos de golfe e, é claro, carros dos modelos T e A rodando pelas ruas pavimentadas.<sup>14</sup> Décadas de chuva apagaram o logotipo da Ford, mas na época de sua construção a torre era a mais alta estrutura*

<sup>14</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 22.

feita pelo homem na Amazônia, salvo por um par de chaminés, hoje destruídas, que pertenciam à usina de força. Ela era a joia da coroa do elaborado sistema de água que bombeava diariamente quase 1.900 metros cúbicos de água filtrada e clorada tirada do rio para a cidade, a plantação e a fábrica de gelo. Quilômetros de canos enterrados alimentavam pias e vasos sanitários, esgotos levavam os resíduos domésticos e hidrantes contra incêndios – ainda hoje uma novidade até nas maiores cidades latino-americanas – salpicavam as calçadas da cidade. O sistema de água era acionado por uma instalação elétrica composta de caldeiras, geradores, turbinas e motores retirados de navios da marinha aposentados alguns anos antes; a Ford foi a pioneira em reciclagem industrial.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> GRANDIN, Greg. *Op. cit.* p. 23.



Vistas da Vila Operária em Fordlândia. Imagens: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)



Imagem atual da Vila Operária (junho/2012). Foto: Maria Regina Weissheimer



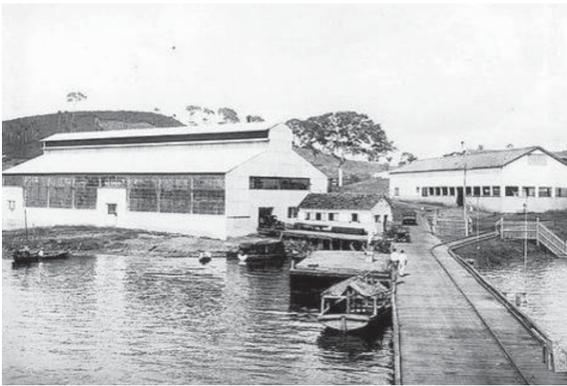
Imagem atual da Vila Operária (junho/2012). Foto: Maria Regina Weissheimer



Os antigos barracões destinados à moradia dos operários solteiros em Fordlândia (junho/2012). Foto: Maria Regina Weissheimer



Vista geral de uma das Vilas Operárias de Belterra. Vila Operária em Belterra. Imagens: Chikaoka



Imagens: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br) e Maria Regina Weissheimer



Antiga Serraria de Fordlândia na década de 1930. Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

## Duas cidades americanas em meio à Floresta Amazônica

Em Fordlândia foi impossível obter o sucesso pretendido no plantio de seringueiras. O terreno escolhido (inclinado, próximo ao rio) não era adequado para o desenvolvimento da planta, assim como a técnica empregada pelos americanos não funcionava para domar a *Hevea* nativa.

As dificuldades enfrentadas com as plantações em Fordlândia (acentuadas também por seu acesso difícil, pois ficava a mais de 15 dias de barco da maior cidade mais próxima que era Santarém), fizeram com que, em 1934, a Cia. Ford permutasse uma área equivalente a 281.500 hectares por um terreno mais plano e mais adequado ao plantio da seringueira, próximo a Santarém e acesso facilitado. A partir daquele ano, deu-se início à construção da segunda cidade de Ford na Amazônia: Belterra.

Em setembro 1939 o sanitarista Gastão Cruls faz uma visita a Belterra e seus relatos de viagem compõem artigo publicado na Revista Brasileira de Geografia daquele ano:



Hospital de Fordlândia na década de 1930. Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)



Hospital de Fordlândia na década de 1930 e estado atual do Hospital de Fordlândia (junho/2012). Fotos: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br) e Maria R. Weissheimer



Vista atual da caixa d'água, à esquerda, e antiga serraria, à direita.  
Foto: Chikaoka

*Só pode ser de surpresa e encanto a impressão de quem, do porto de Pindobal e através de uma magnífica estrada de rodagem, ao fim de 12 quilômetros de suave aclive, vencidos rapidamente de auto, chega a uma verdadeira cidadezinha em que todas as construções – escritório central, almoxarifado, hospital, escola, igreja, habitações particulares, casa de hóspedes – feitas de madeira e obedecendo a um mesmo tipo, perfeitamente adaptado ao clima da região, são amplas, claras e alegres. É desse centro que se irradiam varias estradas conducentes não só às outras instalações da Companhia, tais a usina elétrica, a serraria, o novo porto em construção, como ainda às grandes áreas do plantio, o que tudo podemos ver e examinar detidamente graças à gentileza do Snr. C. A. Pringle, superintendente geral das plantações e Dr. D. Kenneth Waddell, médico chefe da Companhia.<sup>16</sup>*

<sup>16</sup> CRULS, Gastão. Impressões de uma visita à Companhia Ford Industrial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Ano I, n.º. 4, 1939. p. 5.

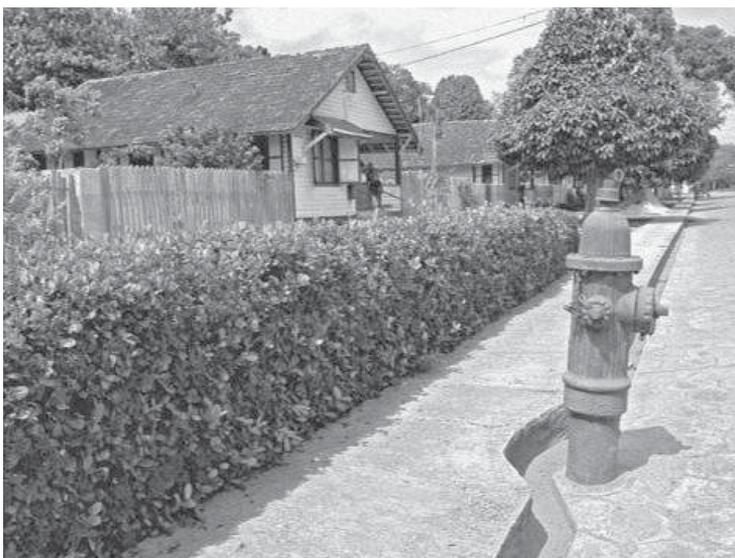
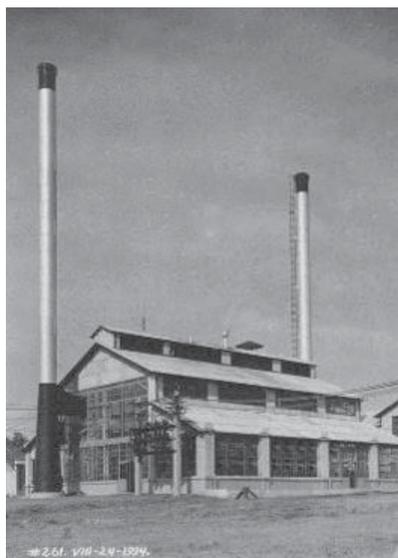
## O fim da “Era Ford” e as lembranças dos “bons tempos”

Nos últimos anos, a partir da construção de Belterra, as técnicas de enxertia vinham dando resultados e não se poderia falar, do ponto de vista científico e do desenvolvimento da técnica de cultivo da *Hevea*, que a experiência tenha sido um completo fracasso.

Do ponto de vista do capital, contudo, e especialmente a partir do olhar de Henry Ford II, neto de Henry Ford que em 1943 assumiu o comando da empresa, não fazia mais nenhum sentido manter Belterra e Fordlândia. Assim, o ano de 1945 marcou o fim da “Era Ford” na Amazônia.

Até hoje os moradores mais antigos lembram-se do dia em que os americanos juntaram suas coisas e despediram-se dizendo que estavam retornando para sua casa. A partir de então, deu-se início a décadas de imbróglis administrativos e incertezas sobre a destinação de terras e bens imóveis que perduram até os dias atuais.

Para os habitantes locais, Fordlândia e Belterra continuam servindo de referência, para o bem e para o mal, de um período que, apesar dos problemas, trouxe inúmeros benefícios à população. Nunca, em nenhum outro período da história, antes ou depois da Ford, foram tão palpáveis e reais os benefícios advindos de uma infraestrutura urbana de qualidade, uma moradia digna (mesmo com os problemas de adaptação climática apresentados), de bons serviços de abastecimento de água, luz e telefone, ou de atendimento médico e formação escolar. É incrível perceber as eternas contradições que persistem nos depoimentos e até mesmo no modo de vida das duas cidades. Vive-se uma eterna nostalgia dos “tempos da Ford”.



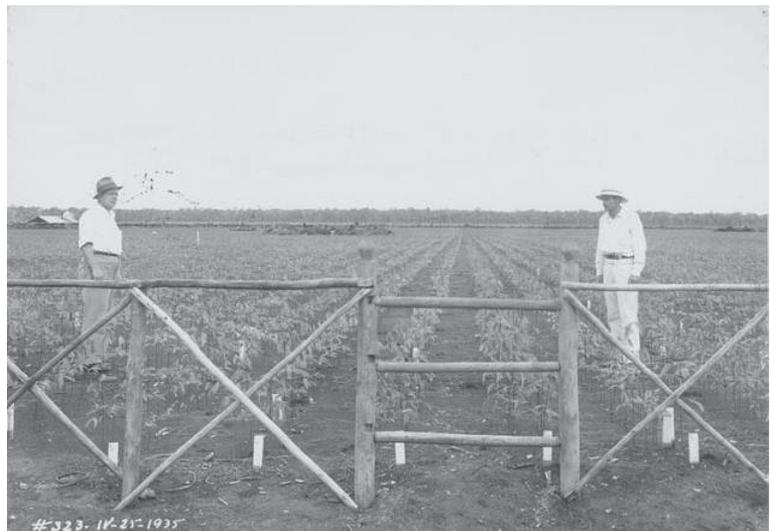
Fotos antigas de Fordlândia e Belterra. Da esquerda para a direita, a antiga Usina de Energia de Fordlândia e uma rua residencial de Belterra. Imagens: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

## O futuro de Fordlândia e Belterra

Considerando o debate atual em torno do tema sustentabilidade, questão duplamente debatida no panorama mundial a exemplo de eventos internacionais como o

Rio+20 – a efetivação de um projeto de requalificação e reestruturação de Fordlândia e Belterra, com ênfase no desenvolvimento de atividades econômicas voltadas ao turismo, à pesquisa científica e ao potencial de produção agrícola, incluindo ações de capacitação profissional (especialmente direcionadas aos moradores da região – que inclui os municípios de Santarém, Aveiro e Itaituba) – parece ser uma proposta viável e compatível com as vocações e especificidades da região.

Atualmente, dezenas de turistas estrangeiros, especialmente americanos, visitam a Amazônia e são atraídos pela história de Fordlândia. Falta muito pouco para que o turismo constitua-se, de fato, em uma das alternativas econômicas mais significativas da região.



Plantação de seringueiras em Belterra, 1935. Imagem: [www.fordlandia.com.br](http://www.fordlandia.com.br)

A própria história da construção de Fordlândia e Belterra deveria servir de mote para o desenvolvimento de uma série de programas e projetos que tenham como objetivo o desenvolvimento de propostas alternativas para a produção de látex, de energia limpa, para o uso sustentável da madeira ou para o desenvolvimento de soluções arquitetônicas ambientalmente adequadas e energeticamente eficientes.

Projetos como o “Minha Casa Minha Vida”, um dos carros-chefes da atual gestão do Governo Federal, tem, sistematicamente, ignorado questões locais específicas em prol de uma padronização de construções que, pretensamente, implicaria em redução de custos da construção. As-

sim, espalham-se pelo Brasil, de norte a sul, de leste a oeste, imensos conjuntos habitacionais de baixa-renda, construídos com recursos públicos e caracterizados pela abstração total do lugar. Não possuem qualquer correspondência com nenhuma linguagem arquitetônica regional nem sequer com as condições ambientais (climáticas, especialmente) locais. As técnicas construtivas e os materiais empregados visam, tão somente, o baixo custo da construção e, na avassaladora maioria dos casos, não há proposta urbanística coerente, resultando em uma paisagem amorfa, com séries inimagináveis de construções indistintas entre si e organizadas especialmente a partir da utilização de modelos urbanos que não propiciam o engrandecimento das relações humanas. Inúmeros foram – e continuam sendo – os potenciais projetos de desenvolvimento de modelos arquitetônicos e urbanísticos sustentáveis, adaptados às condições locais de temperatura, umidade, tipo de solo e mesmo ao modo de vida tradicional das regiões, que poderiam fazer com que programas de investimentos federais despontassem como os principais polos desenvolvedores de pesquisas de novos materiais, novas tecnologias, descoberta de novos mercados, formação e qualificação de mão de obra regional e da tão sonhada sustentabilidade. Neste sentido Belterra e Fordlândia guardam características e especificidades que se enquadrariam perfeitamente em um projeto com foco no tema da sustentabilidade, tirando partido da própria história de construção das cidades, inicialmente marcada pela ignorância (e arrogância) norte-americana em relação às especificidades culturais e naturais do Tapajós e, aos poucos, adaptada ao contexto de vida local.

Tanto em Belterra quanto em Fordlândia está latente o imenso potencial turístico e também de construção de centros de referência articulados com universidades e escolas técnicas. Nos dois casos, é fundamental o envolvimento da população local, por uma série de fatores que vão desde a sustentabilidade econômica local até a valorização das pessoas, das tradições e da história do lugar. Diversos são os depoimentos que demonstram a vontade que os moradores têm em continuar vivendo nestes núcleos. Inúmeros são os sonhos de um futuro melhor. Em Fordlândia, por exemplo, o IPHAN manteve contato<sup>17</sup> com um pedreiro que morava em uma das casas da Vila Americana e que, em virtude da natureza do seu trabalho e também de certa curiosidade e respeito pela história local, disse conhecer profundamente o sistema construtivo, as instalações hidráulicas e elétricas das edificações da época Ford. Em qualquer ação minima-

<sup>17</sup> Visita técnica realizada em maio de 2012.

mente sensível para as questões locais, este pedreiro deverá ser valorizado como peça-chave durante a elaboração de projetos de restauro e readequação dos espaços.

Fordlândia e Belterra deveriam ser alvo de um projeto global e exemplar de reabilitação urbana e valorização do patrimônio cultural em sua máxima expressão. A existência de um grande número de edificações vazias – muitas em estado bastante precário, mas todas com enormes referências à história e à cultura local – é, mais que um problema de gestão, um grande potencial de futuro.

**Maria Regina Weissheimer** é arquiteta e urbanista e integrante do corpo técnico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

[maria.regina@iphan.gov.br](mailto:maria.regina@iphan.gov.br)