

GREG, Grandin. *Fordlândia – ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Trad. Nivaldo Montingelli Jr. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

Marcelo Lapuente Mahl¹

Não são poucos os acadêmicos estadunidenses que, ao longo do século XX, seja por investimento profissional, interesse temático ou mesmo acaso, acabaram escolhendo o Brasil como objeto principal de suas pesquisas. Exemplos marcantes são os de Richard Morse e Joseph Love, que publicaram importantes trabalhos sobre a cidade e o estado de São Paulo; Thomas Skidmore, com uma perspectiva abrangente sobre a história política nacional, pós Getúlio, além de efetuar estudos dedicados às questões raciais no país; e Warren Dean, que transitou com desenvoltura e competência da história econômica para a história ambiental, sendo um dos pioneiros desta temática no Brasil². Portanto, não é exatamente uma novidade a chegada em nosso mercado editorial de mais um *brasilianista*, se é que essa expressão, para muitos ultrapassada, ainda pode ser usada, uma vez que a busca por inserção internacional de nossas universidades e pesquisadores, estimulada cada vez mais pelas instituições de fomento à pesquisa, parece não aceitar mais uma distinção tão clara entre nós (os brasileiros) e os outros (os estrangeiros). São os novos tempos da vida intelectual pós-moderna.

¹ Doutor em História Unesp Assis. Professor do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia. mlmhistor@hotmail.com

² Richard M. Morse é autor do livro *Formação Histórica de São Paulo* (1970), uma pesquisa que já se tornou referência para a compreensão da história da cidade de São Paulo. Joseph Love também dedicou-se à história paulista, em seu livro *A Locomotiva* (1982). Thomas E. Skidmore publicou, originalmente em inglês, em 1967, *De Getúlio a Castello*, uma ampla história política do país entre os anos de 1930 e 1964. Em outra obra bastante comentada, *Preto no Branco* (1976), Skidmore fez uma análise, para muitos controversa, das relações raciais no Brasil. Já Warren Dean é autor de um importante trabalho de história econômica: *A industrialização de São Paulo* (1971). Mas tarde, enveredou pela chamada história ambiental, que deu origem, entre outros, ao livro *A ferro e fogo* (1996), onde analisou a ocupação da Mata Atlântica brasileira, em uma desafiante perspectiva de longa duração.

Greg Grandin, professor de história da Universidade de Nova York, debruçou-se atentamente sobre uma quantidade farta e variada de documentos, pesquisando em arquivos no Brasil e nos Estados Unidos, além de efetuar inúmeras entrevistas e ter acesso a depoimentos aparentemente inéditos em nosso país. Demonstrando amplo domínio de seu ofício, o autor tentou compreender um dos mais importantes e marcantes investimentos econômicos de Henry Ford, que, a despeito de todo o apoio financeiro e planejamento fundamentado nas modernas técnicas de produção industrial, acabou se mostrando um fracasso em vários níveis: a produção de seringueiras em larga escala no Brasil, mais especificamente em terras banhadas pelo rio Tapajós, para a produção de látex, com o objetivo de fornecer borracha barata para a crescente indústria automobilística norte-americana, da qual Ford foi um dos fundadores e principal mentor de sua época. Para tamanho desafio, uma cidade teria que ser levantada, no meio da mata densa, como base logística para aquele que se esperava ser mais um empreendimento bem sucedido do inventor do Ford T, apelidado carinhosamente no Brasil, pelos amantes do automóvel, de *Ford de bigode*.

Essa nova localidade, logo batizada de Fordlândia, deveria representar a vitória do homem, ou mais precisamente, da racionalidade capitalista, incorporada pelo binômio *taylorismo/fordismo*, ante a natureza selvagem e indomada da mítica floresta amazôni-

ca. Entretanto, como o historiador demonstra de forma precisa, ao longo das quase quatrocentas páginas do livro³, as coisas não saíram exatamente como o planejado.

A obra está dividida em três partes, além da introdução e do epílogo. Na primeira, intitulada *Muitas coisas em outras circunstâncias inexplicáveis*, Greg Grandin analisa com bastante atenção a figura de Henry Ford, retratando-o em suas múltiplas e complexas faces, fazendo emergir daí um homem pragmático e astuto, preocupado em apresentar-se como um bem sucedido empresário, idealizador de um novo modelo de produção industrial, ao mesmo tempo em que se colocava como um idealista, defendendo a construção de uma América pacífica e progressista, onde o trabalho ordeiro, a interação racional entre o campo e a cidade e os valores da tradicional família americana deveriam imperar. E é também nesse processo de caracterização individual que o autor não se furta em discutir um dos lados mais sombrios de Ford: o do antissemita, que teria inspirado Hitler com suas crenças radicais e preconceituosas sobre os judeus. As idéias raciais de Ford, expostas no livro *O Judeu internacional*, publicado em

³ A obra chegou ao Brasil com somente um ano de atraso em relação aos Estados Unidos, fato realmente singular, principalmente quando se pensa em lançamentos de trabalhos acadêmicos. Sem dúvida, o interesse crescente por assuntos ligados ao meio ambiente no geral, e ao Amazonas, em particular, aliado à curiosidade que a *cidade esquecida na floresta* desperta no público leitor, contribuíram para a rapidez dos editores em publicar a versão nacional desse estudo.

todo o mundo, inclusive no Brasil, acabaram deflagrando uma crise com a comunidade judaica, o que maculou a imagem do chamado *pai da indústria automobilística* durante toda sua vida. Outro lado menos sedutor mostrado por Grandin refere-se às concepções de Ford sobre o mundo do trabalho; em especial seu ódio por sindicalistas e as conflituosas e violentas relações entre a empresa que ele fundou e seus funcionários. Neste momento, o autor aproveita para apresentar uma visão crua das reais condições de vida dos operários da *Ford Motor Company*, expondo o lado mais obscuro e menos conhecido do sonho americano.

A segunda parte do livro, *Lord Ford*, se dedica mais atentamente ao início das operações na Fordlândia, partindo dos primeiros contatos entre o governador do estado do Pará à época, Dionísio Bentes, e os negociadores norte-americanos. Destaca-se aí a figura de Harry Bennett, um dos mais próximos encarregados de Ford, descrito como violento, às vezes cruel, e sempre ganancioso, responsável por reprimir energicamente greves nas fábricas do grupo em Detroit, e figura central nos primeiros anos do empreendimento brasileiro. Neste capítulo, Greg Grandin também esmiúça, com o apoio de farta documentação, o acordo de cessão das terras, firmado entre o final de 1927 e 1928, que liberou para exploração mais de um milhão de hectares de terras, em pleno coração do bioma amazônico, isentos de impostos de exportação. Benesses quase impensáveis, pelo menos nos negócios feitos às claras, nos dias atuais.

A facilidade na liberação oficial para o começo das atividades - foram menos de três meses entre o início das negociações e o acordo final -, que surpreendeu inclusive Ford, foi alvo, posteriormente, de denúncias de corrupção, envolvendo nomes das mais altas esferas políticas nacionais; inclusive Jorge Dumont Villas, sobrinho do aviador Santos Dumont, e um dos personagens mais diretamente presentes nas negociações que viabilizaram a chegada dos investimentos de Ford ao Pará.

A propriedade deveria produzir a matéria prima básica para a produção de borracha, fundamental para os automóveis de Ford, mas Greg Grandin mostra que, mais do que isso, a Fordlândia foi um projeto de ordenação e progresso, de crença na vitória do capitalismo e das forças produtivas sobre o mundo selvagem. De certo modo, ela serviria como uma grande propaganda do mundo industrial moderno. Henry Ford, cansado das lutas sindicais e das acirradas disputas políticas nos Estados Unidos, que barravam seus desejos de modernização de uma América que ele percebia corrompida moralmente e corrupta, via seu sonho nos trópicos como um projeto urbano/social, onde tudo poderia ser construído *do zero*, sem a interferência de políticos, sindicalistas, judeus e socialistas. Entretanto, tudo tem o seu preço, e no caso do empreendimento brasileiro, às margens do Tapajós, o custo não foi pequeno.

A chegada dos navios de Ford à Santarém, em setembro de 1928, batizados

de *Lake Ormoc e Lake Farge*, abarrotados com os equipamentos necessários para a construção da cidade e o início das operações de plantio, despertou a esperança de novos tempos de progresso, principalmente para as populações empobrecidas daquela região. Essa expectativa de épocas melhores deu origem a uma das frases mais marcantes e representativas de toda essa movimentação econômica. Pronunciada pelos brasileiros, foi muito bem compreendida por Grandin: *quando Ford chegar...*

Ford finalmente chegou. Não em pessoa, pois a visita do próprio à Fordlândia, muitas vezes prometida, nunca aconteceu, mas seus ideais, materializados nas máquinas, pessoal, ruas e casas geometricamente planejadas, que imitavam as pequenas cidades norte-americanas, já foram o suficiente para trazer euforia à região. Entretanto, os problemas não tardaram em aparecer. O autor aponta, ao longo da obra, vários fatores que impediram o sucesso desse sonho capitalista: a falta de preparo logístico para a empreitada (equipamentos que não funcionavam, falha na comunicação entre os administradores, acidentes); dificuldades na contratação e no convívio entre os norte-americanos e a mão de obra local; desconhecimento das reais condições ecológicas da Amazônia, evidenciada pela surpreendente ausência de um especialista em flora tropical no início das atividades; e, finalmente, o mal uso do solo e dos recursos florestais, exemplificados nas queimadas de enormes proporções efetuadas para abertura

de áreas de plantio em meio à floresta, com a utilização de grandes quantidades de querosene, que deram origem a incêndios monumentais que puderam ser observados à quilômetros de distância.

Na terceira e última etapa do estudo, *Rubber Rouge*, se explicita a difícil realidade que cercava todo o projeto, tornando a sobrevivência da Fordlândia algo cada vez mais improvável. Como nos mostra Greg Grandin, as seringueiras não foram tão produtivas quanto se imaginava. Os fungos que já haviam devastado plantações em tempos anteriores, com já nos mostrou Warren Dean⁴, voltaram a atacar de forma inclemente as *Hevea brasiliensis* da localidade. Ao mesmo tempo, na medida em que Henry Ford envelhecia, e os custos para a manutenção de toda a estrutura necessária para a sobrevivência do empreendimento só aumentavam, sua empolgação declinava.

A mudança no panorama político brasileiro também influenciou os rumos de toda essa malfadada aventura moderna. O nacionalismo do governo Vargas diminuiu as vantagens e a liberdade de ação com a qual os norte-americanos se acostumaram nos primeiros anos do projeto. Portanto, entre 1928 e 1945, período em que a Fordlândia existiu como

⁴ Warren Dean, em *A luta pela borracha no Brasil* (1989), analisa a produção da borracha na região amazônica, no final do século XIX, e a importância de eventos ecológicos, como a ação destrutiva dos fungos *microcyclus ulei* e *phytophthora spp.*, no processo que levou à decadência dessa economia no país.

um investimento direto de Henry Ford, os lucros, quando se realizavam, ficavam sempre abaixo do esperado⁵.

Não cabe aqui adiantar as considerações finais do autor em seu epílogo, prazer que deve ficar reservado aos leitores do livro. Contudo, cabe ressaltar uma de suas mais interessantes afirmações. A Fordlândia, muito mais do que uma representação da arrogância capitalista, foi uma demonstração das dificuldades em controlar as forças desencadeadas pelo próprio capitalismo. Como nos indica Greg Grandin, todo o planejamento da cidade, fundamentado nos valores racionais do moderno capitalismo propagado por Ford e seus colaboradores, sucumbiu perante forças que não puderam ser controladas. A natureza, em sua diversidade e complexidade, as realidades sócio-econômicas e culturais próprias da região Norte, e as lideranças políticas locais, agiram de forma enérgica e independente, e o desenvolvimento daquela zona, que Ford imaginava poder enquadrar ao seu ideal de progresso e civilização, acabou acontecendo por outros caminhos, sinuosos e tortuosos como os próprios rios da Amazônia. Realidades singulares que

nem mesmo um dos maiores empresários que o mundo contemporâneo já viu conseguiu dominar.

Referências bibliográficas:

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1971.

_____. *A ferro e fogo – a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

_____. *A luta pela borracha no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1989.

LOVE, Joseph. *A Locomotiva*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

MORSE, M. Richard. *Formação Histórica de São Paulo – da comunidade à metrópole*. São Paulo: Difel, 1970.

SKIDMORE, Thomas E. *Brasil: de Getúlio a Castello (1930-1964)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

_____. *Preto no Branco – raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

⁵ Em 1936 a Fordlândia foi transferida para uma outra área, não muito distante da cidade original, em busca de condições mais favoráveis para o plantio. Chamada de Belterra, esta nova localidade enfrentou as mesmas dificuldades de sua congênera para o desenvolvimento de uma produção constante e sustentável de látex.