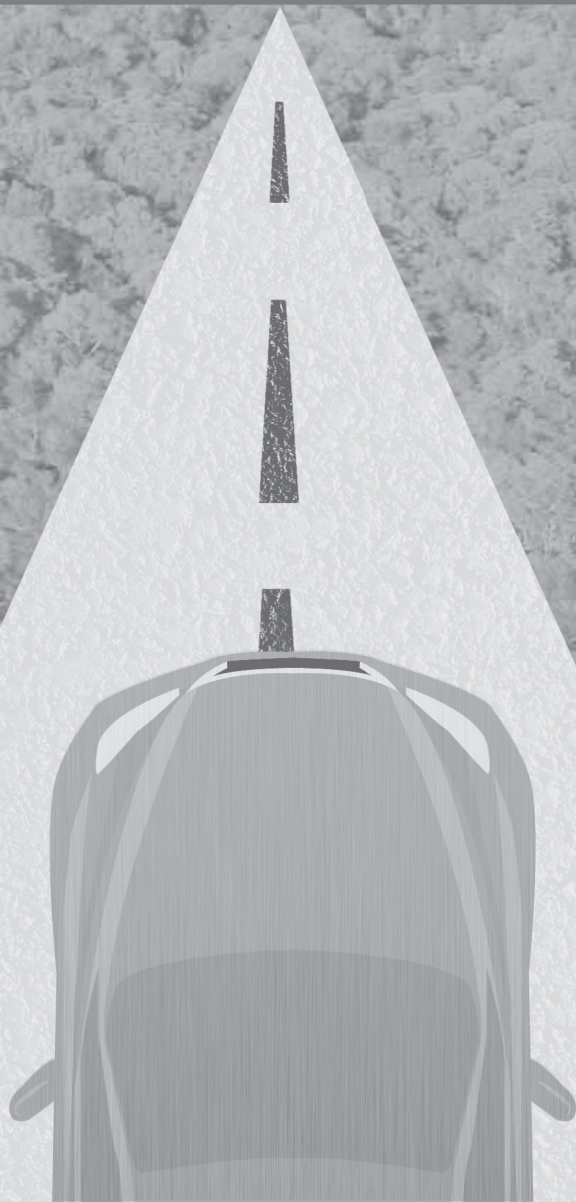


CIVILIZAÇÃO DO AUTOMÓVEL

A BR-319 e a opção rodoviarista brasileira



PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Dilma Rousseff

MINISTRO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Marco Antonio Raupp

GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS

Omar Aziz

SECRETÁRIO DE ESTADO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Odenildo Teixeira Sena

DIRETORA-PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DE AMPARO À

PESQUISA DO

ESTADO DO AMAZONAS

Maria Olívia de Albuquerque Ribeiro Simão



Esta obra foi publicada com o apoio do Governo do Amazonas, por meio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – Fapeam

Travessa do Dera, s/n, Flores, CEP: 69058-793, Manaus-AM

Fone: (92) 3878-4000

www.fapeam.am.gov.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS

CONSELHO EDITORIAL

Presidente

Henrique dos Santos Pereira

Membros

ANTÔNIO CARLOS WITKOSKI

DOMINGOS SÁVIO NUNES DE LIMA

EDLENO SILVA DE MOURA

ELIZABETH FERREIRA CARTAXO

SPARTACO ASTOLFI FILHO

VALERIA AUGUSTA CERQUEIRA MEDEIROS WEIGEL

COMITÊ EDITORIAL DA EDUA

Louis Marmoz (Université de Versailles)

Antônio Cattani (UFRGS)

Alfredo Bosi (USP)

Arminda Mourão Botelho (Ufam)

Spartaco Astolfi Filho (Ufam)

Boaventura Sousa Santos (Universidade de Coimbra)

Bernard Emery (Université Stendhal-Grenoble 3)

Cesar Barreira (UFC)

Conceição Almeida (UFRN)

Edgard de Assis Carvalho (PUC/SP)

Gabriel Conh (USP)

Gerusa Ferreira (PUC/SP)

José Vicente Tavares (UFRGS)

José Paulo Netto (UFRJ)

Paulo Emílio (FGV/RJ)

Élide Rugai Bastos (Unicamp)

Renan Freitas Pinto (Ufam)

Renato Ortiz (Unicamp)

Rosa Ester Rossini (USP)

Renato Tribuzi (Ufam)

Marcelo da Silveira Rodrigues

CIVILIZAÇÃO DO AUTOMÓVEL
A BR-319 e a opção rodoviarista brasileira



EDITORA DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO AMAZONAS

Copyright © 2013 Universidade Federal do Amazonas

Reitora

Márcia Perales Mendes Silva

Editora

Iraildes Caldas Torres

Supervisor Editorial

Marcos Sena

Capa | Editoração

Ingrid Adine

Revisão

Cinara Cardoso (Técnica)

José Enos Rodrigues (Português)

Catálogo na Fonte

Rodrigues, Marcelo da Silveira.

Civilização do automóvel – a BR-319 e a opção rodoviária brasileira. / Marcelo da Silveira Rodrigues. Manaus: Edua, 2013.
250 p.: il.;

ISBN 978-85-7401-697-9

1 BR-319 – rodovias brasileiras 2. Transportes-Amazônia 3.
Rodovias-desenvolvimento econômico e social. I. Título

CDU (1987)625.711.3(81)(043.3)

EDUA

Editora da Universidade Federal do Amazonas
Av. Gal. Rodrigo Octávio Jordão Ramos, 3.000, Campus Universitário,
Coroado I, Manaus-AM

Telefax: (0xx) 92 3305 4291 | 3305 4290

e-mail: edua_ufam@yahoo.com.br

DEDICATÓRIA

Ao seu Zé Odilon e a Dona Selma por serem quem são e por fazerem o que fazem.
Amo vocês!



AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro momento à Capes pela bolsa concedida no mestrado e à Fapeam pela possibilidade de publicação do trabalho final.

Sou grato também ao meu orientador Antônio Carlos Witkoski pelo incentivo e todo o ensinamento dado, assim como ao professor Henrique Pereira por descortinar inúmeras possibilidades do trabalho. Como devo gratidão a todo corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Ufam.

Muito obrigado a todos os entrevistados pela disponibilidade sem a qual não seria possível a confecção do trabalho.

Devo também agradecer à minha família pelo enorme amor e compreensão. Sô Odilon, dona Selma, Léo, Ciça, seu Hélio (*in memoriam*) e dona Lizete, vocês são e sempre serão essenciais! Aos amigos Geraldo Leite, Tatiana Maria, Sandro "mala", Rafael "Sussu", Higor "Agostinho", César Haag, Roberto "Betoness", Pedro Rapozo, Samuel "Gaúcho", Cesinha e Thaia, que de uma forma ou de outra contribuíram para a confecção deste trabalho.

Por fim, à dona Vera pelo enorme apoio dado à distância e por ter me presenteado com a flor mais linda do campo, Carol, meu grande amor!



PREFÁCIO

Kenneth Boulding Ewart (1910/1993), economista, cientista social e ativista da paz, afirmou certa vez que qualquer um que acredite em crescimento material infinito em um planeta finito ou é um louco ou é um economista. A afirmação, extremamente polêmica à época, e não menos polêmica hoje, apresenta implicitamente a tese da necessidade histórica do decrescimento econômico e a reconciliação entre economia e ecologia. A tese tem, aliás, aparecido cada vez mais nos textos acadêmicos bem posicionados teoricamente que procuram fazer outro diagnóstico da natureza da crise do atual processo civilizatório.

No imaginário econômico da grande maioria dos economistas brasileiros, o tema do desenvolvimento – ou mesmo desenvolvimento sustentável (conceito científico ou noção normativa?) –, tem sido tratado “ingenuamente” como sinônimo de crescimento econômico. O desenvolvimento sustentável (que têm aparecido nos documentos oficiais nas escalas municipal, estadual e federal) tem sido traduzido como crescimento econômico, privilegiando sempre a sua dimensão quantitativa – noutras palavras, a valorização do capital – em detrimento da dimensão qualitativa – questão que, aliás, implica numa reviravolta na direção da qualidade de vida recontextualizando o tema das necessidades humanas (saúde, educação, moradia, transporte coletivo, cinema, teatro etc.) e as condições objetivas para satisfazê-las.

Como todo economista sabe, seja ele um intelectual ortodoxo ou heterodoxo, é na esfera da produção material das mercadorias que os proprietários privados dos meios de produção extraem (não sem a colaboração interessada do Estado entendido como a condensação de forças politicamente organizadas), a mais valia absoluta e/ou relativa dos sujeitos sociais que efetivamente produzem a riqueza, seja ela material – por exemplo, um automóvel (do grego *auto*, por si próprio, e do latim *mobilis*, mobilidade, como referência a um objeto responsável pela sua própria locomoção = carro, caminhão, ônibus, caminhoneta etc.) –, ou simbólica (por

exemplo, a novela das oito, fabricada arditamente pela Rede Globo de Televisão, que ajuda a sedimentar a ideia do automóvel como um instrumento de diferenciação social). Referimo-nos aqui, obviamente, à fração industrial da burguesia como classe. Para esse sujeito social extrator da mais valia não interessa se ele produz um bem material e/ou um bem simbólico. A ele interessa a valorização incessante do capital. Em razão disso, Karl Marx (1818/1883) afirmava corretamente que o capital, todo capital, tem pátria sim! Agora, o processo de valorização do capital é, por natureza, apátrida. Ele circula no mundo em busca de condições objetivas e subjetivas para se valorizar – pode ser na Amazônia ou na Terra do Fogo, não importa. A circulação do capital implica que a mercadoria dinheiro circule (física e/ou virtualmente) e que os valores de uso circulem metamorfoseando em valores de troca (mercadorias). Pode-se afirmar, assim, que a circulação das mercadorias como valores de troca, nas escalas local, nacional e internacional, só é possível por causa dos mais diferentes modais de transportes: o fluvial, o marítimo, o aeroviário, o ferroviário, o rodoviário etc.

Os economistas também sabem que a extração de mais valia absoluta e/ou relativa, auferida no processo produtivo pelo capitalista, só se realiza efetivamente se as mercadorias forem vendidas no mercado. Como nos lembra Octávio Ianni (1926/2004), “o mercado permanece no espaço da competição, assim como do monopólio, do oligopólio, do truste, do cartel etc., mas seria ilusório imaginar que o princípio do planejamento foi simplesmente descartado [...]. As corporações transnacionais, precisamente as maiores beneficiárias da liberalização e generalização dos mercados, são especialistas em planejamento” (1999, p. 189-90). Nesse contexto, apresenta-se outra questão não menos importante que se relaciona direta e sistemicamente com a produção/reprodução das mercadorias – a esfera da circulação. Como afirma Karl Marx (1982), com fina ironia, “não é com seus próprios pés que as mercadorias vão ao mercado, nem se trocam por decisão própria. Temos, portanto que procurar seus responsáveis, seus donos [...]” (p. 94). Ora, os donos aos quais se refere Marx, formam outro conjunto de sujeitos sociais que são os responsáveis pela circulação das mercadorias

– e das pessoas – por todo um País, o que podemos nomear sociologicamente de a outra fração extremamente importante que compõe a burguesia como classe – trata-se da burguesia comercial. Nota-se aqui, portanto, o “círculo virtuoso” da dinâmica sistêmica do capitalismo: toda produção precisa ser consumida para que um novo ciclo de produção se reinicie. Para que seja consumida, ela precisa alcançar a esfera do mercado. Para chegar até ao mercado, torna-se absolutamente necessário um sistema de transporte eficiente que faça com que as mercadorias cheguem ao mercado e estimule dialeticamente novamente a produção.

O livro de Marcelo da Silveira Rodrigues, a *Civilização do automóvel: a BR 319 e a opção rodoviária brasileira*, resultado de pesquisa comprometida com a produção sociológica do conhecimento – visando redimensionar o estoque de conhecimento da região amazônica e do Amazonas –, buscou compreender as motivações socioeconômicas e políticas que impulsionaram o Brasil, que tinha no modal ferroviário centralidade fundamental, a “optar” pelo modal rodoviário como principal meio de transporte. Noutras palavras, o tema ou o objeto da investigação de Rodrigues é procurar revelar em que medida a “opção” rodoviária, adotada incisivamente a partir do Governo Juscelino Kubitschek (1956/1961), que teve como *slogan* de sua campanha política *Cinquenta Anos em Cinco*, foi de fato uma opção ou teria sido uma imposição pouco negociada dos interesses hegemônicos dos Estados Unidos da América (EUA) para a América Latina em geral e para o Brasil de modo particular, no contexto da Guerra Fria. A perspectiva histórica assumida pelo governo de JK, a partir de 1955, marcou na tomada de decisão rumo à hegemonia do automóvel perante os outros meios de transporte no país, deixando muito claro suas articulações econômicas e ideológicas com o governo hegemônico dos EUA. Nesse período, a opção rodoviária cresce significativamente ao mesmo tempo em que o transporte ferroviário mantém-se estagnado ou, depois do Governo JK, passa a declinar.

Por que o Brasil adotou passiva e mimeticamente o modelo de desenvolvimento imposto pelos norte-americanos – digo imposto, pela história e a contemporaneidade dos EUA ser muito

mais plural em seus modais de transporte do que uma centralidade concentradora na lógica rodoviária, baseado na civilização do automóvel? Duas questões distintas e complementares devem ser aqui elencadas: a primeira parte do pressuposto de que seria possível a universalização do modelo da civilização norte-americana para os países latino-americanos assim como para outras partes do mundo... Não era naquele momento histórico e muito menos o é hoje. Os recursos naturais da Gaia – com o seu delicado conjunto de ecossistemas – não suportaria a reprodução de cinco sociedades norte-americanas; a segunda questão, não menos importante, é que as elites econômicas e políticas brasileiras sempre se comportaram do modo colonizado não se importando com a reprodução daquele modelo de desenvolvimento no Brasil – mesmo porque sempre compartilharam assimetricamente dos lucros aqui produzidos pela valorização do capital das empresas automobilísticas (por exemplo, a General Motors, a Volkswagen etc.), pouco se preocupando com os dilemas sociais do Brasil profundo.

O livro de Rodrigues trás outras preocupações que torna sua narrativa científica igualmente relevante. Que sentido histórico há, se é que há, em ressuscitar a BR 319? Nesse contexto, o autor procurar evidenciar as motivações geopolíticas que estimularam o Governo Militar a construir, nos anos de 1970, a estrada Manaus/Porto Velho, ao mesmo tempo em que mostra os destroços socioeconômicos e políticos/culturais deixados por uma estrada que de fato nunca existiu – a não ser de modo intermitente e precário. O arco do desmatamento, noutras partes da Amazônia, por exemplo, tem evidenciado de maneira justa como as estradas nelas construídas – os chamados “eixos estruturantes do desenvolvimento” – produziram e tem produzido muito mais miséria do que riqueza no sentido pleno da palavra. As rodovias, na Amazônia, ao contrário das “estradas que andam” – por que não pensar a partir das “estradas que andam” numa “civilização do transporte hidroviário”? –, têm promovido de modo radical transformações socioeconômicas e políticos/culturais, na maioria das vezes irreversíveis do ponto de vista de sua recuperação ecossistêmica, além de não terem engendrado a sociedade inclusiva necessária para todos que nela

moram e trabalham. Não podemos deixar de mencionar – para além das múltiplas polémicas entre os governos de Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva – que um dos principais argumentos que predomina/justifica a ressurreição da BR/319 é o da “necessidade [histórica] de integração física nacional, quanto continental no âmbito da América do Sul, através das propostas da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana – IIRSA” (RODRIGUES, p. 98), com todas as contradições que sua (re) construção certamente nos trará novamente – entre elas, a degradação da diversidade biológica e social da Amazônia.

O livro de Marcelo da Silveira Rodrigues, em razão dos resultados alcançados por sua pesquisa, busca mostrar criativamente na parte final do seu trabalho, os caminhos e descaminhos do desenvolvimento da Amazônia no século XXI. Nesse sentido, procura revelar que o transporte de mercadorias e/ou pessoas, no Brasil, não pode mais ficar alicerçado precipuamente no transporte rodoviário – mesmo porque as estradas brasileiras são, de norte a sul, de leste a oeste, bastante muito ruins do ponto de vista infraestrutural. As “melhores” estradas brasileiras são as estradas privatizadas – o que significa que pagamos duplamente para usá-las.

O resultado mais importante da pesquisa de Rodrigues, com toda certeza, centra-se na crítica bem fundamentada do transporte brasileiro unimodal – o rodoviarismo! Sua investigação o levou a perceber que o Brasil, por ser um País rico em biomas tão diversos e únicos, necessita igualmente diversificar suas formas de transportes – dito de outro modo, precisa adotar a perspectiva do transporte intermodal. Nessa questão, lembramo-nos de algo que pode ser tomado como referência ao compararmos, por exemplo, o cultivo da soja hoje no EUA (país antes por nós criticado) e no Brasil: o preço de produção da soja nos EUA praticamente o mesmo da soja brasileira; no entanto, o custo do transporte da soja produzida nos EUA, que possui extensa rede intermodal de transporte, é significativamente menor do que o custo do transporte da soja brasileira – o que faz com que o Brasil acabe perdendo em competitividade quando a soja dos EUA e a brasileira disputam os menores preços na bolsa de valores.

Para finalizar, o Brasil requer tráfego misto ou múltiplo, envolvendo mais de uma ou várias modalidades de transporte. Num País com ecorregiões tão singulares, devemos assumir as características ambientais de cada região – articuladas às questões econômicas, sociais, geográficas, culturais etc. – combinando transporte rodoviário, ferroviário, fluvial etc. aproveitando o potencial de cada ecorregião brasileira, engendrando as possibilidades objetivas de circulação de mercadorias e pessoas, numa sociedade mais inclusiva e democrática econômica e socialmente. Essa sociedade não pode ser fundada se não levar em consideração necessariamente a dimensão ecorregional, as ecotecnologias e, por fim, o ecodesenvolvimento como uma nova visão do desenvolvimento. Assim, romper com jargão de que todo brasileiro é *apaixonado por carro*, como se fosse algo natural no interior de nossa ordem social, é propor igualmente ruptura com o imaginário social criado e recriado pela indústria cultural que alimenta um estilo de vida baseado numa pauta de necessidades humanas que não coincide com suas reais e efetivas necessidades, pelo menos não quando se trata da grande maioria do povo brasileiro.

Antônio Carlos Witkoski

Professor Doutor do Departamento de Ciências Sociais
da Universidade Federal do Amazonas

SUMÁRIO

Introdução

Capítulo 1 – Brasil, um país sobre rodas!

Capítulo 2 – BR-319: uma estrada controversa!

Capítulo 3 – Caminhos e descaminhos: o desenvolvimento da Amazônia no Século XXI

Considerações Finais

Referências



Introdução

A sociedade, desde tempos imemoriais, necessita de meios de transporte para o seu desenvolvimento, seja para trocas efetivas de bens materiais e informações, seja para trocas simbólicas entre comunidades. Desse modo, o homem vem utilizando, ao longo de sua história, diversas maneiras de locomoção, sendo através de suas próprias capacidades físicas, da domesticação de animais ou mesmo da criação de instrumentos que lhe permitissem uma maior mobilidade, dentre estes, pode-se enumerar a descoberta da roda, que degingolou em inúmeras invenções, ou o desenvolvimento dos meios de transporte marítimo-fluviais. No entanto, apenas estes meios não bastariam para que essa mobilidade se desse de forma plena, satisfatória e irrestrita, daí a necessidade de criação de caminhos bem estruturados. No decorrer dos milênios, essa grande necessidade jamais se arrefeceu, em verdade, ela se agudizou, como é perceptível na sociedade globalizada atual. Assim, ainda hoje, o homem busca formas de potencializar essas trocas através da criação e estruturação de novas tecnologias e aperfeiçoamento de antigas. E como o mundo hoje é subdividido geopoliticamente em muitos países, cada um destes visa transformar o seu próprio espaço da maneira mais satisfatória possível. Como também buscam realizá-lo no seu contexto regional, estruturando vias de comunicação com os países de seu entorno e próximos.

Do Brasil, um país de dimensões continentais, é exigido um trabalho hercúleo no sentido da estruturação e efetivação de seus meios de comunicação tanto internamente quanto externamente, visando à tão almejada mobilidade de seus cidadãos e de bens culturais e materiais. Para tanto, o país tem em sua disponibilidade diversos caminhos naturais que foram e são altamente utilizados, como, por exemplo, os rios amazônicos ou então os que se ligam à bacia do Prata, ou mesmo sua imensa costa que lhe permitiu historicamente a comunicação entre seus principais centros, como as cidades de Salvador e do Rio de Janeiro. No entanto, o desenvolvimento socioeconômico impôs à nação o desafio de criar linhas de comunicação entre o interior e a costa, surgindo assim diversos

caminhos em seu território. Inicialmente, tais veios se resumiam a estruturas rústicas para a passagem de pessoas e tropas de animais, exemplarmente as estradas reais, passando posteriormente a uma incipiente, porém substancial malha ferroviária. Tendo, por fim, culminado na gigantesca malha rodoviária existente hoje. Tal modal de transporte deu seus primeiros passos no país ainda em princípios do século passado (XX) tornando-se hegemônico em meados do mesmo século. É interessante perceber como este fenômeno ganhou força e se consolidou através de influências externas, que, entretanto, não se restringiram ao nosso país, mas se espalharam ao redor do mundo, com maior ou menor influência sobre os vários países. Da mesma maneira que deve ficar claro que este processo de expansão da malha rodoviária nacional vai em conjunto com as transformações urbanas que o país sofre no decorrer do século passado, nas quais o automóvel é o principal beneficiado. A história da cidade de São Paulo é um exemplo desse processo, na qual rios caudalosos foram completamente aterrados para a criação de vias automotivas (FERRAZ, 2009).

A hegemonia deste modal sobre os demais no país se deu não só por um simples câmbio entre meios de mobilidade, mas também e talvez primordialmente, por sua relação com outras instâncias da sociedade, como a econômica que foi um fator preponderante para que tal fato ocorresse. O surgimento da indústria automotiva impulsionou a mudança do perfil econômico, levando à tão almejada industrialização nacional. Assim, desde meados do século XX, o Brasil passou a ser dependente da economia automotiva, sendo que esse setor se tornou crucial para o desenvolvimento socioeconômico. É interessante perceber que, mesmo anteriormente a esses fatos, o Brasil já tinha uma relação íntima com a indústria automotiva, basta lembrar que o principal ciclo econômico¹ do Norte do país, ocorrido em fins do século XIX

¹ Por questões didáticas, é utilizada a expressão "ciclo econômico", uma vez que ela já é consagrada na historiografia nacional e assim delimitar tempo e espaço. O que não significa dizer que a Amazônia não tenha tido outro tipo de produção econômica na época.

com um pequeno suspiro nos anos quarenta do século posterior, serviu única e exclusivamente ao desenvolvimento dessa indústria nos países centrais, o látex extraído da *hevea brasiliensis*, ou seringueira, servia para a confecção de pneus para os automóveis. Portanto, mesmo antes de ter uma malha rodoviária ou uma indústria automotiva, o Brasil já se encontrava indiretamente dentro da lógica do automóvel como meio indutor do desenvolvimento.

Juntamente com a abertura econômica, que permitiu a entrada daquela indústria no país, a década de 50 foi o primeiro grande marco da indução estatal para a assimilação dos meios automotores através da construção de inúmeras estradas. A partir de então, o Brasil embarcou, de fato, nessa racionalidade, sendo que as estradas serviram para o financiamento indireto da indústria nacional e para agradar aos financiadores internacionais (leia-se Estados Unidos da América).

É nesse contexto que surge a BR-319 (Manaus-Porto Velho), construída entre os anos de 1967 e 73. Ela acaba por reafirmar essa proposta de civilização no seio da floresta amazônica, sendo que sua posição geográfica reitera a opção nacional pelo automóvel como meio de transporte, pois sua localização se dá no interflúvio de duas hidrovias naturais, a saber, os rios Purus e Madeira. E como se não bastasse, ela se torna intrafegável no ano de 1988, sendo proposta a sua repavimentação ainda nos anos 90, tendo este projeto ganhado musculatura em meados dos anos 2000. Sendo assim, a tentativa de compreensão das razões que levaram o país a optar mais uma vez pelo modal rodoviário, mesmo com toda singularidade dessa estrada e do ambiente em que ela se encontra, é de suma importância para entender plenamente a racionalidade que rege o Brasil. Pois, neste país, foi construída uma grande civilização baseada no automóvel como meio de se alcançar a tão sonhada mobilidade humana com todos os seus significados e significações.

Na busca desta compreensão, foi necessária a utilização de diversos métodos e técnicas de pesquisa. Todo e qualquer trabalho científico exige um conhecimento das produções anteriores acerca da temática estudada, nas ciências humanas, e em

especial nas ciências sociais, essa exigência é ainda maior. Como defendido por Peter Berger (1976), não é possível a produção sociológica sem o advento da história. Assim, a reconstrução histórica do desenvolvimento rodoviário e automotivo do país se tornou uma imposição, para tanto, uma revisão bibliográfica profunda e rica era de suma importância. No entanto, não só a questão histórica necessita destas revisões, sendo que a compreensão de conceitos e ideais é fundamental para a construção tanto do próprio objeto como das análises feitas. Assim, a revisão bibliográfica acerca da teoria sociológica foi de suma importância não só para tal construção, mas também e principalmente para a problematização da ideia central do trabalho.

Mas não é apenas de revisão bibliográfica de que vive um trabalho, principalmente se o mesmo tem como mote reconstrução histórica para compreensão de problemas contemporâneos. Portanto, é mister o manuseio de documentação histórica tanto no sentido qualitativo quanto quantitativo. Quando se faz essa diferenciação entre os dados, é no sentido de que alguns documentos são de observação crítica acerca tanto do projeto de repavimentação em si, quanto do próprio plano inicial de pavimentação da estrada. Assim, documentos antigos do Estado foram verificados em vista de uma melhor compreensão das razões iniciais da obra. Para observação do contexto atual da obra, documentos como o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)² foram cruciais para uma visão global do contexto da BR-319. Já os dados quantitativos tradicionalmente produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) também foram referenciais na construção da argumentação, uma vez que eles permitem a sua significação e re-significação perante o objeto, sendo que, ao trabalhar com algo como uma estrada, é exigido lidar com os dados das cidades que ela corta, assim como da região em que ela se localiza. Portanto dados populacionais, migratórios, dentre

² É necessário elucidar que o EIA/RIMA foi produzido sob os auspícios da Universidade Federal do Amazonas através do projeto PIATAM.

outros, foram utilizados para o desenvolvimento da argumentação. Para além destes dados restritos espacialmente, outros que dizem respeito ao país como um todo e à região Norte em específico também foram utilizados, pois a BR-319 nada mais é do que um instrumento na busca da compreensão pela opção rodoviária brasileira, sendo, portanto, utilizados dados históricos sobre: a frota automotiva nacional, a extensão das malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária nacional, e outros.

Complementarmente às pesquisas documentais, bibliográficas e estatísticas, fez-se necessário uma pesquisa qualitativa através de entrevistas semiestruturadas com sujeitos sociais específicos que de alguma forma estivessem diretamente envolvidos com a temática da BR-319. O número de entrevistas se limitou a 8 (oito) e tentou abarcar os diversos setores relacionados à discussão, foram eles (**Quadro 1**)³:

Entrevistado		Profissão	Instituição	Relação com a BR-319
1	Rodrigo Alves	Engenheiro de Pesca/ Professor Universitário	Universidade Federal do Amazonas - UFAM	Foi um dos coordenadores do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
2	José Antônio/ Roberto Teresa	Engenheiros Militares/ General e Coronel, respectivamente	Exército Brasileiro	Trabalham no 2º Grupamento de Engenharia do Exército (GEE), órgão responsável pelas obras de repavimentação
3	Juliana Moreira	Engenheira Agrônoma/ Perito Agrário Federal	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA	Relação institucional. E relação direta, em razão de alguns projetos de assentamento que se encontram à beira da estrada

³ Os nomes dos entrevistados são fictícios visando a preservação dos mesmos.

4	João Paulo	Engenheiro Civil	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT	Engenheiro responsável pelo setor Careiro Castanho (AM) do DNIT e da fiscalização da obra de repavimentação
5	Samuel Flores	Biólogo/Professor	Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia - INPA	Pesquisador sobre desmatamentos e impactos na construção de rodovias
6	Francisco Leite	Ecólogo/Professor	Universidade Federal do Amazonas - UFAM	Pesquisador e ex-superintendente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
7	Geraldo Duarte/ Michele Lima	Engenheiros Agrônomos	Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas - IDESAM (ONG)	Desenvolve trabalhos sobre os impactos socioambientais da repavimentação da estrada
8	Kátia Gonçalves	Assistente Social/Coordenadora Regional-AM da CPT	Comissão Pastoral da Terra – CPT	Pela estrada envolver as questões sociais e ambientais, que são bandeiras defendidas pela Comissão

Quadro 1: Entrevistas/Entrevistados

Fonte: Pesquisa de campo, 2010.

A partir da análise de todos os dados colhidos, foi possível uma visualização mais abrangente do quadro proposto, obviamente que isto não permitiu a observação plena de todo contexto, visto que as dificuldades da pesquisa assim como as próprias falhas que ela carrega em si são inúmeras.

O capítulo 1, *Brasil: um país sobre rodas!*, buscou compreender as motivações sociais, econômicas e políticas que levaram, historicamente, o Brasil enquanto nação a optar pelo modal rodoviário como principal meio de transporte que, em última instância, delinea a forma como o país se desenvolve tanto espacialmente quanto social e economicamente. Assim, neste capítulo foi feito um apanhado histórico de como o país criou a hegemonia deste modal de transporte perante os outros, focando principalmente a partir do governo de Juscelino Kubitschek, por ser este um marco na tomada de decisão rumo à hegemonia do automóvel perante os outros meios de transporte no país.

O capítulo 2, *BR-319, uma estrada controversa!*, tentou evidenciar quais foram as razões que levaram ao governo brasileiro a construir a estrada Manaus-Porto Velho na década de 1970, assim como o legado deixado pela rodovia seja ele tanto físico, palpável, quanto o surgimento ou o crescimento de municípios, ou seja, psicossocial através do ideário criado pelo surgimento e posterior ocaso da via. Para além do resgate histórico dessas heranças e significados da BR-319, este capítulo também busca compreender quais foram as razões sociais, econômicas, políticas, etc. que levaram ao renascimento do projeto de pavimentação da estrada nos anos 1990 e 2000, num contexto sócio-político completamente diverso daquele primeiro momento.

O terceiro capítulo, *Caminhos e descaminhos: desenvolvimento da Amazônia no século XXI*, versa sobre modelos de desenvolvimento, haja vista a relação direta de modais de transporte e o caminho evolutivo de uma sociedade, no contexto das singularidades amazônicas e da hegemonia da racionalidade rodoviária no país. Desta maneira, este capítulo tem como meta a visualização de outras formas de estruturação do espaço ou modais de transporte numa lógica expositiva das infindáveis possibilidades

que tanto uma região, a Amazônia, quanto um país, o Brasil, possuem sobre o seu destino.

Em suma, o trabalho visa compreender e problematizar as razões que levaram o país a optar de forma privilegiada por um modal de transporte que não condiz com toda a sua grandiosidade territorial, nem com toda a sua pluralidade geográfica e sociocultural. Como também busca a partir disso propor outras alternativas possíveis ao país, como um todo, e à região amazônica, em específico.

Capítulo 1

Brasil, um país sobre rodas!



Introdução

Neste capítulo, pretende-se analisar como opções político-econômicas tomadas pelos líderes brasileiros, ou mesmo portugueses, em seu tempo, influenciaram de formas variadas o desenvolvimento regional, conseqüentemente espacial e, por fim, os transportes do país. Para tanto, o capítulo é subdividido por tempos histórico-econômicos delimitados, porém, como o principal intuito almejado por essa discussão se dá em relação à hegemonia alcançada pelo automóvel no contexto nacional, boa parte da história econômica brasileira é vista de forma superficial, *en passant*, tendo o propósito de ser apenas introdutória às questões relacionadas ao automóvel e seu desenvolvimento no Brasil.

A primeira parte do capítulo, *Primórdios da produção econômica brasileira*, tem, como recorte temporal, desde o descobrimento do Brasil pelos portugueses em 1500 até 1955 quando da chegada ao poder por Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902/1976) presidente entre 1955 e 1960. Tomando primeiro o modelo extrativo-agrário-exportador vigente durante boa parte deste tempo, entre as políticas advindas de Portugal, passando pelo período imperial e chegando às políticas adotadas pelos líderes brasileiros da República Velha. Já num segundo momento, pretende-se observar como se deram os primeiros projetos de desenvolvimento nacional tentados nos governos Getúlio Dorneles Vargas (1882/1954) – GV presidiu ao Brasil em duas oportunidades: entre 1930 e 1945, e, novamente entre 1951 e 1954 –, e Eurico Gaspar Dutra (1883/1974), na presidência de 1946 a 1951.

O modelo desenvolvimentista adotado por JK é objeto analisado na segunda parte deste capítulo. Devido à importância deste governo no contexto histórico do desenvolvimento brasileiro e, em especial, no quesito dos transportes, este é um tópico mais robusto que o anterior. Portanto, em *O trem do desenvolvimento: JK no comando*, inicialmente, observam-se questões relacionadas ao Plano de Metas e às propostas de interiorização do desenvolvimento pretendida pelo carro chefe do programa de governo de JK. Depois, busca-se elucidar o processo de abertura da econo-

mia brasileira ao capital estrangeiro, e sua conseqüente influência na chegada das montadoras de automóveis ao país.

O momento das diversas crises (que também pode ser entendido como uma única grande crise) que afligiram o país no início dos anos 1960 é o objeto de análise do terceiro tópico do capítulo. Em *O Estado em crise: anos pré golpe*, inicia-se observando a fragilidade político-social que assolou os governos que se sucederam nesse curto espaço de tempo, com um viés mais político, tenta-se demonstrar como a falta de legitimidade desses governos perante a população e a diversos setores da sociedade civil inviabilizou uma grande ação governamental no sentido estrutural do país. Somando-se a isto, o esgotamento do modelo desenvolvimentista de JK e as enormes dívidas dele herdadas são os pontos norteadores do final da discussão proposta neste tópico.

A quarta temática abordada no capítulo se refere aos vinte anos de governo militar e suas características desenvolvimentistas, chamado, *O Militarismo desenvolvimentista*. A discussão se inicia com a análise das mudanças propostas e postas em prática no governo Castelo Branco, quando, para se legitimar o Estado militar começa a criar e utilizar a chamada tecnocracia estatal que perdurou durante todos os governos do período. Passando a discussão, posteriormente, para uma discussão sobre o endurecimento do Regime no campo político que coincidiu com o chamado *milagre econômico* brasileiro, no qual os líderes de então se legitimavam politicamente pelas benesses angariadas no universo econômico. Chegando, por fim, a discussões sobre a distensão do regime e os últimos lapsos desenvolvimentistas através de projetos como o Brasil Potência, que teve um razoável impacto nas questões estruturais da Nação. Este projeto foi um engodo permitido pelo bom desenvolvimento econômico sentido pelo país nos anos do chamado *milagre econômico* anterior ao período Ernesto Geisel (1907/1996) – de 1974 a 1979 – proponente da idéia como também do princípio da distensão. Chegando por fim, ao próprio ocaso do regime com fim do processo *lento, gradual e seguro* para a mudança do sistema. O

governo do General João Batista Figueiredo (1918/1999) – nos anos de 1979 a 1984 – foi, no período militar, o momento de menor intervenção estatal nas questões estruturais do país, o que contribuiu para uma maior perda de legitimidade do regime e seu consequente fim.

Com o fim do Regime militar, o Brasil mergulha numa onda neoliberal que assola boa parte dos países latino-americanos da época. Assim *Neoliberalismo à moda tupiniquim* analisa inicialmente o fim do processo de transição política entre o sistema autoritário anterior e o democrático posterior, e toda a influência sofrida pelo governo de José Sarney de Araújo Costa (1930), entre 1985 e 1990, dos preceitos neoliberais e a consequente metamorfose da agenda pública. O segundo ponto deste tópico se dá em relação à exacerbação daqueles preceitos pregados pelo famoso Consenso de Washington no contexto nacional. Apesar das diferenças entre os governos de Fernando Affonso Collor de Mello (1949) – presidente entre 1990 e 1992 –, Itamar Augusto Cautiero Franco (1930/2011) – no poder entre 1992 e 1994 – e Fernando Henrique Cardoso (1931) – governou entre 1995 e 2002 –, devido ao contexto internacional, nacional e econômico, os três, de forma mais clara ou não, seguiram aquela agenda de desestatização da economia nacional apregoada no citado consenso.

A chegada do novo milênio significa também a chegada de Luiz Inácio Lula da Silva (1945) ao Palácio do Planalto e novas formas de ação políticas que não aquelas dos anos 1990 e que se aproximam das práticas desenvolvimentistas anteriormente usuais no Brasil, obviamente com novas características que as singularizam em relação àquelas, ao mesmo tempo em que se utiliza de instrumentos tipicamente neoliberais, assim, *O desenvolvimentismo do novo século* é uma curta observação das opções feitas pelo governo atual e sua tendência rodoviarista como em todos os anos anteriores.

Por fim, são elaboradas algumas considerações finais acerca dos rumos tomados pela economia nacional e sua influência direta no fenômeno do rodoviarismo nacional.

1.1 Primórdios da produção econômica brasileira

Apesar da inexistência do sistema capitalista durante a maior parte do tempo em que o Brasil foi uma colônia portuguesa, sempre existiu o interesse econômico no país, em verdade, as grandes navegações, que possibilitaram o descobrimento do continente americano pelos europeus, foi um grande movimento, principalmente, das coroas espanhola e portuguesa, na busca dos lucros possíveis no comércio mercantilista com as Índias. Mesmo tendo como meta a criação de uma nova rota para o Oriente, o encontro com o novo mundo também acabou seguindo a lógica mercantilista da produção de riquezas econômicas para as metrópoles, essa necessidade possibilitou certo desenvolvimento econômico das novas terras.

Mais à frente, no pós-sistema mercantilista, com a emergência do sistema capitalista, já no século XIX, exigiu o contínuo desenvolvimento do sistema econômico brasileiro, chegando já, no século XX, no pós-Revolução de 30, à primeira tentativa de modernização da economia nacional, com uma tímida proposta de industrialização. Esse quadro influenciou parcamente o desenvolvimento geoespacial do país, uma vez que as massas populacionais se concentravam na costa.

Esse é o contexto dos primeiros desenvolvimentos econômico-espaciais do Brasil, e servem, aqui, apenas como um guia para se chegar aos pontos realmente relevantes para o trabalho proposto.

COLÔNIA, IMPÉRIO E REPÚBLICA: O LONGO PERÍODO DO BRASIL AGRÁRIO-EXPORTADOR (1500-1930)

O encontro do Brasil com a Europa se deu num momento em que o sistema econômico vigente era o de um capitalismo não racional no sentido weberiano do termo, no qual a acumulação não se dá de forma racionalmente orientada e nem no sentido de sua auto-reprodução, da renovação do lucro, como o autor propõe como a forma capitalista moderna. Essa maneira de apropriação econômica da época ajudou para que Portugal

fizesse do Brasil, sua, então, recente colônia, um grande campo de exploração de riquezas. Daí a ocorrência de vários ciclos primários e extrativistas na colônia.

O primeiro e que acabou por batizar nossa nação foi o extrativismo do pau-brasil, este se dava concentradamente no litoral, o que levou a um maior interesse por essa região geográfica. Seguido a ele, o cultivo da cana de açúcar foi crucial importância para a continuação do povoamento da região costeira, em especial do Nordeste. Mesmo com outros ciclos extrativistas como as drogas do sertão na região amazônica que não levaram realmente a um novo modelo de ocupação do território.

Já o grande ciclo econômico dos tempos da colônia foi o do ouro, que contribuiu, mesmo de forma tímida, para a interiorização da ocupação. Outro fator que ajudou nesse movimento de ocupação foi a produção cafeeira na região Sudeste, concentradamente no vale do Paraíba, mas ainda de forma limitada em se considerando o gigantismo territorial do país.

Portanto, pode-se perceber que, durante todo o tempo em que a economia brasileira se baseou no modelo agrário-minério-exportador, a forma de ocupação e conseqüentemente a estrutura de transportes do país seguiu os ditames dos ciclos econômicos, o que levou a uma concentração espacial.

DESENVOLVIMENTO NACIONAL: PRIMEIROS PASSOS (1930/55)

Após o longo período em que a economia brasileira se baseou, única e exclusivamente, no sistema agrário-exportador, a partir dos anos 1930, com Getúlio Vargas, foi possível perceber algumas propostas no sentido de um desenvolvimento nacional. Na economia, ocorreu um pequeno surto industrializante, principalmente em decorrência das dificuldades criadas pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Apesar deste fato, o café continuou a ser o principal produto de exportação brasileiro durante alguns anos do pós-30. No entanto, a crise de 1929 foi um grande golpe à economia cafeeira e influenciou diretamente o desenvolvimento econômico e político brasileiro, não à toa ocorre, na década

de 1930, um pequeno surto de industrialização no país, concentradamente em São Paulo, ou seja, na mesma região do antigo ciclo.

De acordo com Brum, “a industrialização no Brasil não se deu pela via evolutiva, com base na iniciativa privada, como nas nações pioneiras. Aqui, ela foi induzida e em grande parte realizada pelo Estado” (2009, p. 207). Ou seja, a política econômica intervencionista adotada pelo Estado, no governo de Getúlio Vargas, significou a criação de empresas estatais, como a Companhia Siderúrgica Nacional fundada no ano de 1941 na cidade de Volta Redonda (RJ), mas não só isso, o Estado também foi de suma importância na criação de infraestrutura para o funcionamento do sistema capitalista brasileiro. Para tanto, devido aos altos custos de implantação de ferrovias⁴, optou-se pela construção de rodovias, basicamente para o transporte de cargas. Este é o motivo da indústria automotiva não ter tido grande poder de pressão no Brasil até meados dos anos 1950, de acordo com Costa *et al.* (2001).

O modelo de desenvolvimento adotado no Brasil a partir dos anos 1930, que se baseava num Estado forte, na política de substituição de importações e no nacionalismo político (BRUM, 2009), impulsionado pela escassez de bens de consumo no mercado externo, em consequência da Segunda Guerra Mundial (1939/1945), levou o país a um novo surto industrial. No entanto, devido à própria política de intervenção do Estado e do modelo de desenvolvimento industrial, adotado não só pelo Brasil mas também por outros países latino-americanos, influenciados pelo pensamento da Comissão Econômica para a América Latina⁵ – Cepal, esse novo processo de industrialização brasileiro se solidificou, ficando mais robusto em governos posteriores.

⁴ No ciclo do café os produtores paulistas optaram por este modal para o escoamento da produção no sentido do litoral, visando a exportação do produto.

⁵ “A CEPAL (Comissão Econômica para América Latina) surge no final da década de 40 e seu pensamento influencia bastante os governos latino-americanos. [...] A saída para o subdesenvolvimento, do ponto de vista dos técnicos da CEPAL, consistia na adoção de políticas deliberadas de desenvolvimento industrial, voltando-o para o mercado interno. Para isso, seria decisiva a participação do Estado como principal promotor do desenvolvimento” (BARRETO, 2000, p. 45-46).

No segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954),

diante da situação econômico-social com a qual se defrontava o governo, o poder público foi levado a engajar-se de novo e mais amplamente no sistema econômico. Em consequência, criaram-se novas condições (não só institucionais, mas também econômicas e políticas) para a aceleração do desenvolvimento industrial do Brasil. (IANNI, 1991, p. 122).

O Estado, neste momento, passa de fato a criar condições para a expansão e a diferenciação econômica brasileira, superando, em parte, a grande dependência da produção agrícola nacional. Além do princípio do processo mais robusto de industrialização, que, por si só, exige a modernização e criação de condições mais favoráveis ao escoamento da produção, os anos anteriores à chegada de JK ao poder foram fundamentais na estruturação das opções de transporte no Brasil. No governo Dutra, foi criado o Fundo Rodoviário Nacional, em 1946, que estabelecia um imposto sobre combustíveis líquidos visando, por via disso, ao financiamento da construção de estradas, este fundo pode ser visto como um marco institucional da valorização da rodovia como modal de transporte⁶. Somando-se a isto, a fundação da empresa estatal Petrobras, em 1954, contribuiu para impulsionar a construção de rodovias no país, já que a produção de petróleo em grande quantidade permitiu um incremento na produção de asfalto, visto que o petróleo é um componente fundamental para a fabricação deste.

Assim, a fundação de empresas estatais em setores fundamentais da economia, no bojo da política nacionalista de

⁶ “O reconhecimento oficial das rodovias como modalidade prioritária de transporte no Brasil teve de esperar ainda até o início dos anos 50, quando da aprovação de um novo plano nacional de viação, em 1951. Entre as camadas técnicas, porém, a definitiva opção por esta modalidade de transporte já havia sido feita, logo após o término da Segunda Guerra Mundial, durante os trabalhos de uma comissão do DNER encarregada pelo governo da elaboração do [...] plano de 1951” (GALVÃO, 1996, p. 197)

Getúlio Vargas, como a própria Petrobras e a Eletrobrás, proposta em 1954, demonstram a importância que o governo dava ao poder público como indutor do desenvolvimento econômico nacional. Nesse sentido, pode-se afirmar que o Estado nacional-desenvolvimentista foi indispensável ao processo de industrialização daquele momento (BARRETO, 2000).

Porém, por causa dos enormes problemas estruturais do Brasil, essa tentativa do desenvolvimento autônomo fracassou (BRUM, 2009). O que contribuiu para a forma como Juscelino Kubitschek governou o país, através, também, de uma política desenvolvimentista e, no entanto, de capital associado.

1.2 O trem do desenvolvimento: JK no comando (1956-1961)

O suicídio do Presidente Getúlio Vargas, no ano de 1954, levou durante os meses subsequentes a uma grande crise política nacional. Nada menos do que três presidentes estiveram no poder⁷ até a eleição que alçou Juscelino Kubitschek àquela cadeira. Somando-se a este momento pós-crise, o novo presidente assume com baixa legitimidade, pois, apesar de ter saído vitorioso em um pleito democrático, este se elegeu com uma votação não muito alta. Para Argemiro Brum, “a dura competição eleitoral e o fracasso do modesto desempenho nas urnas conferiam-lhe fraca legitimidade popular, que chegou a ser contestada por alguns setores políticos e militares mais radicais” (2009, p. 229).

Também por isso, JK teve durante todo o seu governo uma postura política de defesa do legalismo, ou seja, defendeu a ordem vigente num momento de fim de crise. Para Mirian Limoeiro Cardoso (1978), essa postura do presidente era muito mais uma questão de interesse pessoal, para afirmar a legitimidade de sua liderança, do que uma crença realmente enraizada em seus

⁷ João Fernandes Campos Café Filho (1899/1970) – vice-presidente de GV, governou entre 24 de agosto de 1954 até 08 de novembro de 1955. Carlos Coimbra da Luz (1894/1961) – presidente da Câmara dos deputados governou por quatro dias. Nereu de Oliveira Ramos (1888/1958) – presidente do Senado federal, governou entre 11 de novembro de 1955 até 31 de janeiro de 1956.

preceitos. Mais à frente poderá se perceber outra motivação para JK agir dessa forma, que não apenas em relação à legitimidade interna.

Apesar da crise política, boa parte das crenças político-econômicas da elite dirigente do país não se abalaram, dessa maneira, a ideologia desenvolvimentista, que começara a dar seus primeiros passos no Brasil, ainda no primeiro Governo GV, não só continuou a reger os projetos de desenvolvimento do país mas também ganhou força nos anos de JK na presidência. Dessa forma, para a cientista política Helena Motta Barreto (2000), a década de 1950 é a década do desenvolvimentismo por excelência. Já Octávio Ianni numa comparação entre GV e JK argumenta que, “de fato, para Juscelino Kubitschek de Oliveira, assim como para Getúlio Vargas, a ideia de desenvolvimento econômico, ou progresso econômico-social, estava praticamente contida no conceito de industrialização” (1991, p. 187). No mesmo sentido, Cardoso argumenta que “o desenvolvimento juscelinista é basicamente industrializante” (1978, p. 410)⁸.

No entanto, existiam diferenças nas propostas do desenvolvimentismo. Enquanto GV buscou uma industrialização nacional-autônoma, JK se propôs a um projeto de industrialização dependente. Em outra formulação de Ianni, fica clara a diferença das propostas.

O que ocorreu, na transição do Governo Vargas para o Governo Kubitschek, foi uma mudança essencial na ideologia do desenvolvimento. [...] passou-se das formulações e decisões que se orientavam no sentido de criar um sistema econômico de tipo nacional para as formulações e decisões que se orientavam no sentido de desenvolver um sistema capitalista de tipo associado (1991, p. 189-190).

⁸ Enquanto Helena Motta Barreto escreveu que: “os desenvolvimentistas (das décadas de 1940/50) postulavam uma política de desenvolvimento que permitiria aumento dos bens de consumo, um alargamento do mercado interno, um aumento da renda nacional, e uma intervenção do Estado na economia como meio de garantir a expansão industrial. [...] O maior consenso entre os desenvolvimentistas era de que a crescente intervenção do Estado na economia seria o melhor meio do Brasil acelerar seu desenvolvimento econômico” (2000, p. 44-45).

Assim, as diferenças existentes entre as duas visões desenvolvimentistas são de fundamental importância para a compreensão dos rumos tomados pela economia brasileira no governo JK. A opção pelo capitalismo dependente encontra-se no âmago da proposta de desenvolvimento de Juscelino Kubitschek.

A temporada de JK no poder foi marcada pela busca da industrialização por via do financiamento externo, pela industrialização dependente, pela política intervencionista do Estado, pela continuação da política de substituição de importações, pelo Plano de Metas, pela construção de Brasília com a tentativa de interiorização do desenvolvimento, dentre outros pontos. Essas características ajudam a explicar como o rodoviarismo explodiu no governo JK. Como visto, a fundação da Petrobras em fins do governo GV criou condições básicas para a expansão do modelo rodoviário, juntamente com a abertura econômica nacional, que possibilitou a fundação da indústria automobilística brasileira no ano de 1957. A construção de rodovias, a interiorização de grandes contingentes urbanos, a abertura ao capital internacional são todos dados para tornar a compreensão possível. Nas palavras de Olímpio Galvão,

na primeira metade do século XX, a percepção de que o Brasil ainda constituía um imenso arquipélago de ilhas econômicas traduziu-se na ideologia nacionalista da marcha para o Oeste e, nesta linha, os governos de Vargas e de Kubitschek consagraram a integração nacional como objetivo prioritário da política pública, por meio de grandes obras rodoviárias e da construção de Brasília (1996, p. 184-185)

Para Celso Furtado (1974), além desses fatores acima mencionados, a criação de infraestrutura de transportes se distinguia em duas formas, a que não necessitava de importação de bens como a abertura de estradas e a que necessitava tanto da importação de bens dos países centrais para os periféricos como de especialistas, é o caso das ferrovias, por exemplo. Isso tam-

bém contribuiu para essa opção pelo modal rodoviário na época. Dessa forma, fica demonstrado como tanto o ideário nacional quanto a economia política foram fatores determinantes para que, senão o princípio, ao menos alguns dos principais passos no sentido da era rodoviarista nacional.

BRASIL ADENTRO: PLANO DE METAS E INTERIORIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO

O plano de metas é marcante na história brasileira, por ter sido o primeiro grande programa de intervenção substantiva do Estado aliado ao capital privado, na intenção de induzir o desenvolvimento, pois “Juscelino foi o primeiro presidente a propor um programa de obras definidas que visavam desenvolver a industrialização do país pela via da interação entre o governo e a iniciativa privada.” (BENAION, 2006, p. 26). Assim o plano de metas significou uma considerável reformulação das relações entre o poder público e o sistema econômico brasileiro. Nas palavras de Celso Furtado,

as ondas sucessivas de expansão industrial no Brasil durante o período de após-guerra [concentradamente nos anos JK] não podem ser explicadas se não se tem em mente o papel autônomo desempenhado pelo governo, tanto subsidiando investimento como ampliando a demanda. O quadro geral foi o processo de substituição de importações (1974, p. 105).

De acordo com Ianni, “em forma breve, pode-se dizer que o Programa de Metas visava transformar a estrutura econômica do País, pela criação da indústria de base e a reformulação das condições reais de interdependência com o capitalismo mundial” (1991, p. 160). Ou seja, o Estado, através de sua ação, induz a população mais abastada ao consumo de bens duráveis na intenção de estruturar um grande parque industrial no país.

Pouco tempo após o início do mandato de Juscelino Kubitschek,

o Programa de Metas foi estruturado como o principal instrumento de política econômica do governo. Dentre os seus objetivos mais gerais, destacavam-se os seguintes: a) abolir os pontos de estrangulamento da economia, por meio de investimentos infra-estruturais, a cargo do Estado, pois que esses investimentos não atrairiam o setor privado; b) expandir a indústria de base, como a automobilística, indústria pesada e de material elétrico pesado, estimulando investimentos privados nacionais e estrangeiros. A ação governamental, em seu conjunto, deveria criar melhores condições econômicas, financeiras, sociais e políticas para o florescimento da livre iniciativa. (IANNI, 1991, p. 162-163).

Assim, o Plano de Metas, com grande intervenção em quatro setores da economia – energia, transporte, alimentação e indústria de base – foi o carro chefe do projeto de desenvolvimento proposto pelo governo.

A opção político-econômica feita pelo desenvolvimentismo foi crucial tanto para a questão econômica propriamente dita, quanto para o desenvolvimento espacial e demográfico brasileiro, assim os grandes incrementos populacionais sentidos nas regiões Norte e Centro-Oeste se deram principalmente devido ao início da era rodoviária no país, pois as estradas abarcavam diversos pontos das políticas governamentais. Nesse sentido, a intervenção na infraestrutura de transportes no país foi crucial, assim como a busca de novas fronteiras agrícolas na temática da alimentação. Apesar da enorme concentração econômico-industrial no centro-sul do país (BRUM, 2009), os últimos anos da década de 1950 foram revolucionários na abertura dessas novas fronteiras internas do país.

Com relação a vários outros pontos, a política de transportes, devido às propostas de interiorização do desenvolvimen-

to, sofreu mudanças substanciais no governo de Juscelino Kubitschek. De acordo com Sérgio Costa *et al* (2001), no primeiro *boom* de implantação de rodovias no Brasil, até princípios dos anos 1950, a lógica seguida na implementação das estradas era a de ligação, que tem por meta interligar vias e cidades, exemplarmente a rodovia Dutra que liga Rio de Janeiro a São Paulo. Já a partir do governo JK até os anos dos militares no poder, a lógica seria outra, a de penetração, aquelas que visavam adentrar o território nacional, as rodovias radiais que tem como ponto inicial Brasília são exemplos dessa nova proposta, terminando assim com a configuração do país em arquipélagos incomunicáveis. Para o governo, a vantagem dessa nova proposta era de que além de levar a “civilização” aos rincões do país, as estradas de penetração ampliavam as fronteiras agrícolas (COSTA *et al.*, 2001), sendo assim uma política de abrangência a, no mínimo, dois setores cruciais do Plano de Metas, transporte e alimentação. No entanto, o significado dessa política vai além desses dois pontos como será visto mais a frente.

É interessante perceber como a chegada de JK ao poder e o início da implementação da nova política nacional de transportes influenciaram até mesmo o vocabulário nacional. O termo progresso que, de acordo com Sérgio Costa *et al* (2001), era ligado ao imaginário do trem como indutor deste, é substituído pelo termo desenvolvimento que acabou por ser ligado à chegada de rodovias às cidades. A maior valorização da rodovia perante a ferrovia no governo JK pode ser percebida de forma clara na simples comparação do crescimento de ambas as malhas, enquanto as rodovias federais cresceram de 22.250 km em 1955 para 34.051 km em 1960, as ferrovias se mantiveram quase inertes, crescendo de 37.092 km para 38.287 km nos mesmos anos. Dito de outra forma, enquanto nesse período, a malha rodoviária cresceu aproximadamente 53%, a rede ferroviária restringiu seu crescimento a poucos 3%. Para Vivian Helena Capacle,

as ferrovias não se revitalizaram no país, a partir do momento de implantação e ênfase do modal rodoviário, em razão da maior

demanda por recursos para investimentos (já escassos) e, devido ao apelo econômico e moderno da indústria automobilística. Portanto, a consolidação do padrão rodoviário de transportes no país apresenta não somente um viés econômico, mas, principalmente cultural.” (2007, p. 27)

Sobre a mesma temática e argumentando sobre um “imaginário” do desenvolvimento, Ianni elucidou que,

as metas relacionadas com as ferrovias e as rodovias também desempenharam um papel extra-econômico. A construção e o reaparelhamento das ferrovias e, principalmente, a construção e pavimentação de rodovias exerceram um efeito ‘mágico’ na mente de uma parte dos habitantes das pequenas e médias cidades, onde não eram visíveis os investimentos industriais. E a construção da Rodovia Belém-Brasília representou uma demonstração ‘física’ da capacidade de realização do governo, e das possibilidades do povo brasileiro. Com essa estrada a Amazônia se tornou um pouco menos distante dos maiores centros populacionais e, também, parecia mais integrada à sociedade nacional. (1991, p. 165).

O *imaginário* criado no governo JK sobre a temática do desenvolvimento pode ser percebido até mesmo como uma forma de legitimação das opções feitas por seu governo perante as camadas populares. É mesmo muito interessante perceber a criação do personagem JK que se ligava à ideia do novo Brasil, por isso também ele ficou conhecido como o presidente Bossa Nova (CARDOSO, 1978)⁹.

⁹ Movimento artístico-musical surgido no Rio de Janeiro na década de 1950, que reelaborou o tradicional samba em algo mais intimista. Foi um dos maiores e mais significativos movimentos artísticos brasileiros.

Ao utilizar da estratégia de interiorização do desenvolvimento a partir de uma nova política para o setor dos transportes, na qual a integração nacional pôde ser percebida em diversas áreas do país, via rodovias radiais/penetração que tinham seu epicentro Brasília, JK não só conseguiu legitimar as opções de seu governo perante as diversas camadas sociais, mas também ajudou em suas propostas de crescimento econômico do país ao financiar de forma indireta toda uma cadeia produtiva ligada à produção do automóvel. Assim, toda essa política voltada para o transporte rodoviário levou o Brasil a se definir culturalmente como um país em que o automóvel carrega consigo um valor intrínseco, sendo que ele passou, desde então, a moldar a paisagem tanto urbana quanto rural do país, mas não só, ele passou a definir as próprias relações sociais dos cidadãos (SCHOR, 2007), num claro mimetismo dos valores estadunidenses, devido àquela situação de dependência em que o Brasil se encontrava, principalmente em relação aos EUA (FURTADO, 1974).

UM NOVO TEMPO: A ABERTURA ECONÔMICA BRASILEIRA

Com a chegada de JK ao governo federal, em 1956, a opção político-econômica pelos preceitos do desenvolvimentismo se agudizou, assim como também se transformou em relação às diretrizes do governo anterior. Ao invés de uma política nacional-desenvolvimentista, neste momento as lideranças políticas no poder optaram pelo chamado desenvolvimento dependente, ou seja, desde então a associação com o capital privado internacional passou a ser vista com bons olhos pelo governo, mudando a forma como o desenvolvimentismo vinha sendo aplicado no Brasil até então, o nacionalismo existente no momento anterior, especialmente com GV, perde força dando lugar ao desenvolvimentismo dependente. E é, justamente, nesse bojo que as indústrias automotivas ganham espaço no país.

Obviamente que essa guinada no sentido de um atrelamento ao capital externo teve diversas razões, dentre elas, e talvez a mais importante, foi o novo contexto internacional do

pós-guerra. Com a nascente bipolarização político-econômica mundial – a Guerra Fria¹⁰ – entre capitalistas, liderados pelos Estados Unidos da América (EUA), e socialistas, liderados pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), novas formas de relações entre países emergiram. Como defendido por Brum (2009), foi a partir, principalmente, da década de 1950 que o capitalismo internacional começou a transnacionalizar-se, isso significa dizer que diversos países abriram suas economias de forma nunca antes vista, e o Brasil fez parte deste processo, uma vez que ele compunha o bloco capitalista, e na região que talvez sofresse maior influência do país central deste bloco.

Esse novo contexto geopolítico internacional influenciou, de forma profunda, as decisões político-econômicas do governo brasileiro, não à toa, como argumentou Octávio Ianni (1991); realizou-se nos anos do governo JK uma ampla e profunda transformação no sistema econômico do país. Com um enorme surto de industrialização nacional e a passagem, de fato, de uma economia agrário-exportadora para uma economia urbano-industrial. Tomando-se todas as consequências advindas dessas políticas adotadas por JK, pode-se dizer que o Brasil é, naquele momento, alçado à condição de uma sociedade moderna. Uma das características primordiais da modernidade diz respeito em relação à questão do espaço e das comunicações (GIDDENS, 1991). Ao se pensar nas políticas adotadas por JK durante seu governo é possível argumentar que, ao estruturar um sistema de transporte ligando diversas regiões do país e retirando muitas delas de sua condição remota, o presidente contribuiu para a entrada do país nessa realidade moderna, assim como, ao assumir investimentos massivos de empresas estrangeiras no país, ele contribuiu para aquele fenômeno. É interessante perceber que, no

¹⁰ O historiador inglês Eric Hobsbawm definiu assim o princípio da guerra fria: "A segunda Guerra Mundial mal terminara quando humanidade mergulhou no que se pode encarar, razoavelmente, como uma terceira Guerra Mundial, embora uma guerra muito peculiar. [...] A URSS controlava uma parte do globo, ou sobre ela exercia predominante influência [...]. Os EUA exerciam controle e predominância sobre o resto do mundo capitalista" (HOBSBAWN, 1995 p. 224).

Brasil, a ideia de modernidade está intimamente ligada à cultura do automóvel. Nas palavras de Anthony Giddens, “em condições de modernidade, o lugar se torna cada vez mais *fantasmagórico*: isto é, os locais são completamente penetrados e moldados em termos de influências sociais bem distantes deles” (1991, p. 27), o que se pode concluir daí é que, ao assumir influências diretas de empresas transnacionais, como é o caso das montadoras de veículos, na realidade socioeconômico brasileira, o governo JK catapultou o Brasil para esse novo patamar, chegando mesmo a mimetizar o rodoviarismo dos EUA, um dos países modernos por excelência. Ou seja, “o Brasil foi obrigado, por circunstâncias particulares de seu desenvolvimento histórico, a fazer a opção pela modalidade de transporte que é a mais cara de todas, do ponto de vista social.” (GALVÃO, 1996, p. 185), pois, como dito acima, o automóvel molda a paisagem social e espacialmente, assim como as próprias relações sociais¹¹.

Retornando à questão da transformação econômica brasileira, não que a produção agrária tenha deixado de fazer parte da pauta de produção brasileira, mas ela deixou, como o foi em tempos anteriores, de ser o carro chefe da economia nacional, permitindo o fortalecimento da modernidade industrial no país, altamente ligada à cadeia produtiva do automóvel, até para a própria produção agrária pela produção de máquinas agrícolas (tratores) e da necessidade de escoamento das *commodities* agrícolas, de forma a corroborar tal fato, Olímpio Galvão escreveu que,

a evolução do transporte rodoviário, a partir dos anos 50, ocorreu em ritmo extraordinariamente rápido no Brasil. Entre 1945 e 1952, o número de caminhões e ônibus em circulação no país saltou de 103 mil para 265 mil, um crescimento de mais de 157% em apenas

¹¹ Sobre essa característica social do modal rodoviário e, conseqüentemente, do automóvel, as discussões de Tatiana Schor são bastante elucidativas, assim como o vídeo “Sociedade do Automóvel”, para a percepção do crescimento e da consolidação do individualismo como um caractere primordial dessa racionalidade.

sete anos. Na década de 60, a movimentação de cargas foi largamente transferida das ferrovias e da cabotagem para as rodovias: enquanto, em 1946, o volume de cargas transportadas por todas as modalidades não-rodoviárias de transporte representava 92,4%, no ano de 1970 as estradas de rodagem já eram responsáveis por cerca de 73% de todo o movimento de cargas do país. (1996, p. 198)

Assim, somando-se os preceitos desenvolvimentistas de JK e a realidade externa, ficam mais visíveis as razões tanto desse surto industrial quanto da maneira como ele foi induzido. Para o presidente, como demonstrado, a industrialização é, por si só, um meio de levar o país a um novo patamar político-econômico-social, dito de outra forma, a uma nova situação de desenvolvimento. Dessa maneira, não há problema nas concepções do governo em ser um processo induzido exteriormente às fronteiras nacionais. Nesse sentido, de acordo com Miriam Limoeiro Cardoso (1978), JK se utiliza do conceito de soberania que não condiz com o significado histórico do termo. Para Juscelino Kubitschek, a prosperidade advém de fato da economia, mais exatamente das riquezas. E, considerando-se que, para ele, a soberania é a soma da prosperidade com a democracia, e que o desenvolvimento depende da prosperidade, então o desenvolvimento é, antes de tudo, econômico. Ou seja, o progresso econômico é o fim último almejado em seu governo e, devido a isto, a abertura econômica se faz necessária, já que as elites econômicas nacionais não tinham condições de induzir um salto quantitativo e qualitativo na economia nacional, pois a situação de dependência de uma economia periférica requer uma alta absorção do progresso técnico externo sob a forma de produção de bens até então inexistentes no país (FURTADO, 1974), por isso da escolha das indústrias automotivas, uma vez que elas permitiriam o acesso a essas tecnologias.

Aqui se percebe mais uma vez o porquê de JK ser um legalista, não só para autolegitimar sua eleição, mas também no

sentido de embasar sua argumentação em relação à sua política. Mas não apenas isso, como também se fazia necessária a defesa da estabilidade política e econômica (monetária e cambial) para que os capitalistas estrangeiros tivessem confiança em investir no país. Assim, em todos os sentidos o governo necessitava de investimentos externos para a consecução de seus intentos, até mesmo o Plano de Metas, como argumentado por Ianni (1991), dependia em larga escala, tanto do capital quanto de tecnologias estrangeiras.

A ideologia de JK é, portanto, permeada de proposições que vão ao encontro das aspirações do bloco capitalista. Dessa forma, os interesses estadunidenses encontraram respaldo na política brasileira: “a política desenvolvimentista não contraria os interesses americanos; ao contrário, encontra com eles identificação profunda.” (CARDOSO, 1978, p. 139). No mesmo sentido, o combate à miséria é uma necessidade na luta contra a subversão, entendida então como socialismo, visto que a ideologia desenvolvimentista pressupõe que a subversão se origina na miséria. Nas palavras de Mirian Limoeiro Cardoso, “o desenvolvimentismo supõe que politicamente é um perigo a manutenção do estado de miséria, que se alastra por todo o continente. [...] Segundo esta ideologia, a via de acesso ao desenvolvimento econômico é encontrado na industrialização” (1978, p. 170). Em razão disso, “as realizações no campo econômico não apenas são vistas sob o prisma político, mas também, e principalmente, são feitas para servir objetivos políticos.” (Ibiden, p. 146). Dito de outra forma, as obras feitas no campo econômico servem para a manutenção do *status quo* político ou geopolítico, com intuito da perpetuação do sistema capitalista no Brasil. Em síntese, ou melhor, no populacho, “uma mão lava a outra”, o interesse dos dois países se encontram e, portanto, se perpetuam.

Em decorrência da escolha feita pela aproximação ao bloco capitalista, o país se desenvolveu no sentido das regras capitaneadas pelos EUA. A grande liberdade concedida ao capital estrangeiro tanto para entrada quanto para saída do país serviu, portanto, não só ao interesse desenvolvimentista da elite – entende-se aqui, por grupo político e econômico que

se encontra em situação privilegiada de controle do Estado, seja de forma direta, com cargos, ou indireta, através de ferramentas de pressão econômica, ou de forma resumida, na concepção marxiana de poder – comandante do Brasil, mas também ao interesse estratégico e ideológico do grande bloco ocidental. Sobre isso Helena Motta Barreto diz que “a concordância (governamental) com a entrada de capitais estrangeiros no país deve-se ao objetivo maior que identificava as forças políticas mais relevantes: o desenvolvimento, identificado com a industrialização” (2000, p. 47). Não à toa, de acordo com a mesma autora, “O capital estrangeiro mais desejado seria o que ajudasse a implantar a indústria de bens de capital, de insumos básicos, de bens de consumo.” (Ibidem, p. 48).

Assim, atrelam-se ambos os interesses, nacional e estrangeiro, na busca do desenvolvimento capitalista no país. No entanto, essa política acabou por favorecer quase que exclusivamente o capital internacional, visto que o governo abriu concessões e financiamentos a este, sem fazer o mesmo ao capital nacional. No governo JK, a indústria nacional não recebeu o mesmo tratamento oficial dado às multinacionais que se instalaram no país. Nesse sentido, é possível criticar o governo de Juscelino Kubitschek como entreguista, já que não só é valorizado o capital estrangeiro mas também é, de certa forma, agraciado.

O caso das montadoras de veículos é exemplar de como essa política de apoio às indústrias estrangeiras se deu. Para Helena Motta Barreto, “o desenvolvimentismo surgira historicamente fundado na concepção de um Estado que atuaria planejando a industrialização e também como agente econômico, fornecendo a infraestrutura necessária aquele processo” (2000, p. 48), tomando essa frase como referência e pensando como ocorreu esse processo, fica perceptível a ação do Estado que, através desta política, cria demanda para essa indústria recém chegada, como já visto em Celso Furtado (1974).

Como o próprio JK argumentou em uma de suas mensagens ao congresso,

nossa política de desenvolvimento compreende dois aspectos essenciais: a abolição dos pontos de estrangulamento da economia, através de investimentos de infra-estrutura, e a conseqüente expansão de determinados setores de produção, prioritariamente selecionados segundo critérios econômicos e sociais. (KUBITSCHKEK, Juscelino. Apud. CARDOSO, 1978, p. 217).

De acordo com os preceitos desenvolvimentistas, a modernização¹² é um dos pontos de interesse dessa política, no contexto da época e devido a interesses diversos, o automóvel era visto como um meio para se alcançar essa modernização, o mimetismo ao modelo estadunidense mencionado. Sobre isso, Sérgio Costa *et al* (2001) argumentaram que, na busca pela modernização do país, as rodovias foram eleitas como principal meio de efetivação desse intento, assim a rodovia e o automóvel acabaram por serem associados a um ideal e um estilo de vida “moderno”. De acordo com o pensamento do Celso Furtado, as elites dos países periféricos tendem a tentar reproduzir os padrões de consumo das populações dos países centrais, como o Brasil vivia na órbita do sistema capitalista, os EUA, era o baluarte, isto significa, em última instância, que “a reprodução das formas sociais, que identificamos com o subdesenvolvimento, está ligada a formas de comportamento condicionadas pela dependência.” (FURTADO, 1974, p. 82)¹³. Continuando na mesma temática, o autor argumenta que,

¹² Sobre isso, Argemiro Brum argumenta que “o desenvolvimentismo foi essencialmente um processo de modernização, compatível com a dependência – um processo de desenvolvimento dependente.” (2009, p. 249). O autor se aproxima nesse sentido às ideias de Celso Furtado.

¹³ É interessante perceber que o rodoviarismo brasileiro passa a ser hegemônico, principalmente, no pós-guerra, quando definitivamente o país passa a sofrer maior influência dos EUA, pois, até então o modelo ferroviário tinha mais força, na época em que a Inglaterra era o principal referencial do país. Ou seja, esta mudança de rumos demonstra aquela ideia, de Celso Furtado (1974) do mimetismo do país dependente economicamente, antes estávamos nas mãos dos ingleses, depois dos estadunidenses.

o processo de transplantação dos padrões de consumo, a que deu origem o sistema de divisão internacional do trabalho imposto pelos países que lideram a revolução industrial, modelou subsistemas econômicos em que o progresso técnico foi inicialmente assimilado ao nível da demanda de bens de consumo, isto é, mediante a absorção de um fluxo de novos produtos que eram importados antes de serem localmente produzidos (1974, p. 83-84).

Mais à frente, o autor referenda essa ideia dizendo que, “em consequência (da evolução do processo de dependência), a dependência, antes imitação de padrões externos de consumo mediante a importação de bens, agora se enraíza no sistema produtivo” (1974, p. 89). Ou seja, devido a isto, também que se deveu o grande apoio à indústria automobilística, pois ela foi selecionada “segundo critérios econômicos e sociais”.

Relembrando as quatro principais metas do programa de JK, e até mesmo o que Helena Motta Barreto (2000) chamou de meta síntese, Brasília, um dos principais pontos de estrangulamento da economia se dava em relação aos transportes, à mobilidade espacial no território nacional. Isto somado à política de assimilação do capital externo, os projetos infra-estruturais dos transportes se concentraram na criação e pavimentação de rodovias no país, as chamadas perimetrais, que têm seu marco zero na capital federal são um exemplo disso. Com essa política, JK não só deu uma resposta ao problema de transportes no Brasil, como se utiliza dela para agradar ao capital internacional, às montadoras de automóveis em especial, e para demonstrar a “modernização e o desenvolvimento” do país à população do interior, que não estava próxima aos grandes núcleos urbanos. Em relação aos diversos intentos dessa política, Octávio Ianni é bastante elucidativo,

é inegável que a criação da indústria automobilística foi o empreendimento que sobrepunha todos os outros pelo significado econômico e pelo sucesso político. A pro-

dução automobilística em geral (automóveis, utilitários, jipes e caminhões) cresceu rapidamente, o que tornava visível, para as populações urbanas e, em parte rurais, os resultados palpáveis da política econômica governamental (1991, p. 164).¹⁴

Argemiro Brum também é elucidativo em como o Plano de Metas, a abertura econômica e a opção rodoviária se entrelaçaram no governo de Juscelino Kubitschek, “como uma das prioridades básicas era a implantação da indústria automobilística, substancial volume de investimentos foi destinado às rodovias, consolidando-se a distorção pelo rodoviarismo.” (2009, p. 253). De acordo com o mesmo autor, juntando-se, além do apoio estatal à indústria automobilística, foi em fins do governo JK, 1960, que a frota nacional de veículos ultrapassou a casa do milhão (IBGE, 1990), a concentração da produção no centro-sul do país e a necessidade de se escoar a produção forçaram essa expansão da malha rodoviária nacional. Como dito, a meta em relação à alimentação e o ideário de integração nacional, também se beneficiaram da criação das estradas nascentes. O que se pretende demonstrar com isso é como Juscelino Kubitschek soube costurar os diversos programas de intervenção estatal na economia com os interesses externos, seu próprio interesse político e às próprias potencialidades econômicas brasileiras no contexto de então.

Conclui-se, assim, que as propostas de governo de JK visavam à modernização/industrialização do país através de uma política de forte intervenção estatal assimilada com o capital externo e os próprios interesses dos EUA em manter o Brasil em sua órbita capitalista. Os efeitos dessa política desenvolvimentista do crescimento econômico a qualquer custo foram marcantes na vida nacional e ainda são perceptíveis no contexto brasileiro.

¹⁴ Infelizmente os dados acerca do crescimento da frota nacional de veículos nos anos de JK na presidência não foram possíveis de serem apurados, uma vez que o Brasil passou a cadastrar regularmente seus veículos apenas a partir do ano de 1964, tendo até então dados espaçados entre os anos de 1927 e 63.

Como visto, a opção rodoviária brasileira começou a tomar forma em governos anteriores, no entanto, se consolidou nos anos de JK à frente da nação. Não à toa, de acordo com Sérgio Costa *et al* (2001), aqueles anos ficaram marcados pelo grande *boom* da frota nacional de veículos. Outro ponto fundamental da herança deixada por JK se deu em relação à extrema internacionalização da economia. Sobre isso Ianni defende que

o intenso programa de industrialização realizado durante o Governo Kubitschek não provocou apenas a consolidação e a expansão do setor privado, com base nos estímulos diretos e indiretos proporcionados pelo poder público. A política econômica planejada então adotada produziu um amplo e profundo surto de internacionalização da economia brasileira. (1991, p. 182)

Portanto, a compreensão das opções econômica-político-sociais do governo JK é de suma importância para o entendimento dos rumos tomados pela economia nacional nos anos posteriores, em especial em relação à escolha do automóvel como meio indutor do desenvolvimento nacional por excelência, e, como observado aqui, na formação do ideário do automóvel como elemento crucial no quadro psicossocial do brasileiro.

1.3 O Estado em crise: anos pré-golpe (1961-1964)

Os anos que precederam o golpe civil-militar de 1964 no Brasil foram momentos bastante conturbados tanto econômica quanto politicamente, pois, como defendido por Octávio Ianni (1991), estas instâncias se atrelavam. Após uma grande temporada de política desenvolvimentista no país, a chegada ao poder por parte de Jânio Quadros foi um marco de ruptura com diversas diretrizes tomadas anteriormente. Como definido pelo brasilianista Thomas Skidmore (1976), Jânio não era um político ortodoxo, tendo construído uma carreira política como *outsider*, um político que lutava contra o sistema existente, por isso de ele ser um anti-desenvolvimentista. Mesmo porque tinha ocorrido o esgotamento

dessa política desenvolvimentista, tanto pelo término do processo de substituição de importações quanto pelos problemas decorridos deste mesmo processo. Da mesma forma que o contexto político internacional influenciou as opções socioeconômicas da Era JK, a situação econômica do bloco capitalista também foi de fundamental importância nas definições tomadas pelo novo presidente. Mas não só isso, a crença ideológica de JQ se mostrou como outro grande definidor de suas escolhas visto sua crítica à ideologia desenvolvimentista (CARDOSO, 1978). Estas características foram fundamentais na forma como o presidente guiou o país em seu curto mandato, interrompido de forma surpreendente com sua renúncia¹⁵. Toda a surpresa causada pelo seu ato é ainda maior ao se observar a enorme legitimidade alcançada por ele nas urnas, nada menos do que 48% dos votos, o que, na época, era algo muito expressivo, principalmente ao compará-lo com os votos de JK, o presidente logo anterior a ele, e a dificuldade que o mineiro sofreu na busca da legitimidade perante as massas (SKIDMORE, 1976).

Com a renúncia de Jânio Quadros e a posterior ascensão de João Goulart ao poder, a situação política nacional piorou visivelmente. Herdeiro político de Getúlio Vargas, JG era visto com desconfiança por parcelas da população, em especial os militares. Pois, enquanto JQ era um político de característica populista que se mantinha à direita do espectro político, JG também era um populista, no entanto com inclinações esquerdistas, num contexto de guerra fria em que direitistas e esquerdistas se digladiavam ao redor do mundo. Aquela desconfiança por parte de parcelas da população, em especial as elites econômicas e militares, levaram João Goulart a uma luta contínua durante todo seu governo pela legalidade¹⁶, que,

¹⁵ Jânio Quadros assumiu a presidência em 31 de janeiro 1961 e renunciou em 25 de agosto do mesmo ano.

¹⁶ Sobre a crise pós-renúncia, Octávio Ianni escreveu: "Diante do fato consumado da renúncia do Presidente da República, as forças políticas e econômicas conservadoras e antipopulistas tentaram impedir a posse do então vice-presidente da República, João Goulart. Em conseqüência, as forças políticas ligadas a Goulart mobilizaram-se, para defender a sua posse, nos termos da Constituição Brasileira de 1946. Essa resistência centralizou-se em Porto Alegre, sob a liderança de Leonel Brizola, então Governador do Estado do Rio Grande do Sul, e do Gen. Machado Lopes, então Comandante do Terceiro Exército, também sediado naquele Estado." (1991, p. 198).

no entanto, não se mostrou o suficiente para sua manutenção no poder a longo prazo, vide a ocorrência do golpe. João Goulart teve até mesmo que conviver durante seu mandato com um curto período¹⁷ de parlamentarismo no país, pois, de acordo com Ianni, “para concordar com a posse de Goulart, as forças políticas e militares conservadoras e antipopulistas haviam imposto o regime parlamentarista, com a finalidade de reduzir a capacidade de decisão do governo João Goulart” (1991, p. 198). Ou seja, o presidente dividiu seu poder com um Primeiro Ministro imposto, que, no caso, foi o político mineiro Tancredo de Almeida Neves (1910/1985). Esse embate só viria a ter fim com o golpe civil-militar de 1º de abril de 1964.

Não bastando os problemas políticos e geopolíticos encontrados por JQ e JG, eles tiveram que lidar com um fato novo da realidade nacional. A herança deixada por JK não se limitou à máquina de Estado e aos seus compromissos, aliás, foi muito além, o programa desenvolvimentista posto em prática mudou significativamente a realidade geográfica e social do país. O Brasil, como argumentado, foi içado à condição de um país moderno e urbano numa velocidade descomunal. A nova realidade nacional produzida pelas políticas de JK, em especial o Plano de Metas, só foi possível devido ao maciço investimento feito entre os anos de 1955 e 1960 no sistema de transportes, na verdade, no sistema rodoviário, já que a malha ferroviária se manteve quase que constante, apesar de um crescimento mínimo (**Tabela 1**), de 1.195 km, que significou um acréscimo de aproximadamente 3,2% da extensão. Ao se observar o crescimento da malha rodoviária nacional nos anos

¹⁷ Entre 7 de setembro de 1961 e 21 de julho de 1962, o poder de Jango foi dividido com o então Primeiro ministro, Tancredo Neves, que abdicou do cargo visando à eleição que se avizinhava. No seu lugar ficou Francisco de Paula Brochado (08/08/1910-26/09/1962) que permaneceu na cadeira de Primeiro Ministro entre 21/07/1962 a 18/09/1962) e a cedeu a Hermes Lima (22/12/1902 a 10/10/1978) que ficou à frente da pasta entre 18 de setembro de 1962 a 24 de janeiro de 1963, data do fim do Presidencialismo-Parlamentarista brasileiro.

de JK e cruzá-la com os números da urbanização (**Tabela 2**) do país, pode-se aferir daí a influência dessa política na migração interna, percentualmente, apenas entre os anos de 1950 e 1960, 9% (nove) da população nacional migrou da área rural para a urbana. Obviamente que as oportunidades criadas nos centros urbanos foram os grandes chamarizes para que a população optasse por se mudar de suas regiões de origem, entretanto, sem a condição objetiva da locomoção isto não seria possível. Ou seja, a mudança do quadro geoespacial brasileiro, se deu devido ao processo de industrialização em conjunto com a criação de uma infraestrutura de transporte que possibilitou a migração em massa do campo para a cidade. Assim, a consolidação da passagem do país de uma economia agrário-exportadora para uma economia urbano-industrial, com todos as suas consequentes mudanças estruturais, no Governo JK, transformou substancialmente a realidade nacional, o que permitiu o surgimento de di versos novos atores sociais, senão não inexistentes até então, no mínimo pouco significativos, o que levou à pluralização de interesses na sociedade nacional.

ANO	EXTENSÃO DA REDE (KM)
1955	37 092
1956	37 049
1957	37 422
1958	37 967
1959	37 710
1960	38 287

Tabela 1 – Extensão da rede Ferroviária em tráfego – 1955/60
Fonte: IBGE, 1990.

ANO	POPULAÇÃO URBANA (%)	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO TOTAL
1940	30.24	12880182	41.236.315
1950	36.16	18782891	51.944.397
1960	45.08	31303034	70.992.343
1970	55.94	52084984	93.134.846
1980	67.59	80436409	119.011.052
1991	75.59	110990990	146.825.475
2000	81.23	137953959	169.799.170

Tabela 2 – Mudança demográfica/Urbanização - Brasil (1940-2000)

Fonte: IBGE, 2007.

É interessante perceber que esse novo quadro geoespacial produzido pelo governo JK estava diretamente relacionado à abertura de estradas, exemplarmente às novas fronteiras agrícolas das regiões Norte e Centro-Oeste,

o governo Kubitschek estabeleceu verdadeiramente as bases de inserção do Norte no espaço nacional, preparando, através da implantação dos dois grandes eixos, o grande movimento de extensão da fronteira, que irá se iniciar no período pós-1964 e se intensificar ao longo da década de 70. O período Jânio Quadros-Goulart, por outro lado, representou um entreato neste processo, na medida em que, por ser uma época de instabilidade no cenário político nacional, não houve continuidade no processo de ligação do Norte com o restante do território. (FIBGE, 1991, p. 18)

Portanto aquele quadro de exceção dos governos de JQ e JG não influenciaram na opção pelo modal de transporte seguido pelo Brasil, ele apenas se arrefeceu devido aos enormes problemas enfrentados por ambos.

Em suma, numa frase bastante feliz de Octávio Ianni,

a história não é única, homogênea. Modifica-se com as alterações das forças que predominam interna e externamente. Em geral, no entanto, são as determinações externas, acopladas com as forças internas, que articulam e orientam o subsistema econômico que se cria e recria com as mudanças, rupturas e expansões da formação social brasileira. (1996, p. 56)

Ou seja, o momento político encontrado pelos dois presidentes pré-golpe foi determinante para suas ações nos diversos sentidos, seja de indução do desenvolvimento econômico ou em relação à política externa do país.

UM ESTADO FRACO

No novo contexto em que se insere a sociedade brasileira – processo de urbanização acelerado, mudança no perfil econômico, diversificação de atores sociais dentre outras características –, o Estado se encontra numa nova situação em que são exigidas novas respostas às aspirações sociais. O fim do governo JK significou o fim de um ciclo de mudanças estruturais no país, com isso, tanto Jânio Quadros quanto João Goulart se depararam com uma situação de fragilidade do Estado por este não ter as ferramentas necessárias para as respostas exigidas.

Passados alguns anos da implantação dos primeiros parques industriais no país, a classe operária que havia se fortalecido recentemente, além de ganhar musculatura - o número de indústrias aumentou, conseqüentemente aumentou o número de trabalhadores nesse setor -, que passaram também a tomar consciência tanto de seus direitos quanto de seu próprio poder. Surgindo, assim, um novo ator social nos centros urbano-industriais do país, que toma consciência de si e passa a ter força de pressão sobre os governos. De acordo com Argemiro Brum (2009), esse foi um dos fatores da crise do modelo nacional-populista que teve como maiores representantes GV e JK. Em suas palavras,

o operariado começava a fazer o trânsito da fase de manipulação populista para a de consciência política de classe, com interesses distintos das outras classes sociais. Essa emergência do operariado como força autônoma, com posição própria e mais independente, levou a maioria do empresariado nacional a abandonar sua aliança com esse segmento e a aliar-se com o setor multinacional da economia (2009, p. 263).

Octávio Ianni demonstra como essas rupturas entre os atores sociais levaram a uma situação em que “já não havia mais condições políticas e econômicas para a conciliação entre ideologia nacionalista e capitalismo nacional ou entre ideologia nacionalista e capitalismo associado (ou dependente)” (1991, p. 196). Ou seja, o modelo desenvolvimentista apoiado nas grandes massas recém-urbanizadas, ou mesmo, ainda, rurais, entrou em crise exatamente pelo que ele mesmo produziu. O operariado ao expressar seus desejos de forma mais organizada acabou colocando em xeque todo um ciclo político-econômico do qual tanto JQ quanto JG eram herdeiros, no sentido de serem ambos políticos de cunho populista. Essa atitude do operariado como segmento social fragmentou o quadro político-econômico anterior e colocou diante dos novos líderes da nação opções divergentes de desenvolvimento. Os interesses externos com seus associados internos deixaram de ser unanimidade entre os atores sociais e passaram a ser defrontados pela classe trabalhadora industrial.

Esse quadro econômico-político-social encontrado tanto por Jânio Quadros quanto por João Goulart era, de acordo com Brum (2009), um cenário muito mais heterogêneo e complexo do que em qualquer outra época anterior devido às características de modernidade assumida pelo país. Nas palavras de Ianni fica claro como ocorreu essa ruptura na sociedade brasileira,

de fato, os desenvolvimentos da economia brasileira, em geral, haviam acentuado desigualdades, desequilíbrios e tensões. Em

particular, a industrialização e a urbanização ocorridas nas décadas anteriores haviam produzido uma nova consciência dos pontos de estrangulamento não econômicos, diante dos quais se encontrava a sociedade brasileira. (1991, p. 199).

E isto teve uma importância primordial para se compreender as ações de JQ e JG que, de certa maneira, pareciam inconsistentes por não seguirem, de forma clara, nenhuma política em benefício de um ou outro lado do espectro político-social. Obviamente que isso se deu devido à complexificação do quadro sócio-político brasileiro. A emergência desses novos atores sociais no contexto de uma democracia representativa alterou muito as condições políticas da época.

De acordo com Octávio Ianni (1991), foram três as principais características das crises econômicas e políticas dos governos de Jânio Quadros e João Goulart. O agravamento dos antagonismos entre diferentes estratégias políticas de desenvolvimento é a primeira delas, essa característica pode ser percebida tanto nesse confronto entre operariado e a classe empresarial, quanto na própria orientação da política internacional de ambos os presidentes. A segunda característica dessas crises é o agravamento dos antagonismos entre legislativo e executivo, visto que aquele processo de transferência do poder político do campo para a cidade, que começou ainda no primeiro governo de Getúlio Vargas, está quase completo, no entanto, como argumenta Octávio Ianni (1991), a força política do campo ainda é bastante perceptível no Legislativo, enquanto o Executivo tem contornos muito mais urbanos. Assim, para o autor, nesse momento é palpável o conflito entre o Legislativo agrário e o Executivo urbano-industrial. Em suas palavras,

o Congresso Nacional e o Presidente da República não só enfeixavam poderes distintos como também possuíam entendimento diverso e capacidade de decisão diferentes.

Isto é, o funcionamento de ambos os poderes de República caracterizava-se por vários descompassos, tensões e antagonismos (IANNI, 1991, p. 224).

Por fim, a politização das populações urbanas e rurais com a acentuação das contradições entre classes pode ser percebida, novamente, na própria tomada de consciência do operariado. Além de todo esse quadro de mudanças na sociedade civil, teve, neste momento, até mesmo em consequência disso, outras complicações políticas advindas dos partidos políticos. Sobre isso Ianni escreveu, “quanto à crise política, verificou-se uma radicalização bastante acentuada das posições dos partidos políticos de esquerda e direita, relativamente à orientação dada aos assuntos econômicos e políticos, nas relações internas e externas” (1991, p. 198).

Em relação ao governo de Jânio Quadros especificamente, algumas de suas atitudes demonstravam toda a dificuldade encontrada pelo presidente em suas ligações políticas tanto internas quanto externas. Como dito, JQ era um político *outsider* que não formou uma base de apoio congressual, tendo de fato entrado em embate direto com os representantes do legislativo, como no caso de sua cruzada anticorrupção que chegou até a agradar as classes médias urbanas, que havia emergido recentemente no país, mas o colocou em rota de colisão com os deputados e senadores (SKIDMORE, 1976).

Todo esse quadro de mudança foi, portanto, de fundamental importância para a compreensão dos rumos tomados pela economia e pela política brasileira de então. Várias dessas novas características da sociedade influenciaram e foram influenciadas pela realidade econômica e assim, não é possível a compreensão de um sem o outro.

O ESTADO EMPOBRECIDO

Uma decisão tomada já próxima ao final do governo JK influenciou diretamente a situação econômica dos governos subsequentes. Nas palavras de Helena Motta Barreto,

JK [...] rompe com o FMI em 1959, do que resulta ficar o país sem ajuda dos capitais externos desde esse ano até 1963. [...] Depois disso, acaba por vigorar a prioridade inicial dada por JK ao desenvolvimento em detrimento da estabilização e o governo decide continuar com sua ação desenvolvimentista sem balizamento de políticas de controle monetário, em oposição ao PEM (Programa de Estabilização Monetária, de 1958) e ao FMI e endossando a visão estruturalista de que economias subdesenvolvidas só poderiam se industrializar com algum nível de inflação, que deverá ser administrada, ao invés de se buscarem preços controlados com estagnação (2000, p. 50-51).

Ao deparar-se com essa situação econômica, Jânio Quadros, que já tinha ressalvas em relação ao modelo de desenvolvimento adotado pelo presidente anterior, fez, como líder de governo, a opção, de certa forma forçada, por um projeto em que o financiamento econômico se dava através de novas relações internacionais e da autodeterminação nacional (CARDOSO, 1978). Pois aquela conjuntura encontrada por ele exigiu que tomasse diversas decisões no sentido de tentar estabilizar o país financeiramente, para tanto, um mês após sua ascensão ao poder foi feita uma reforma cambial, com a redução dos subsídios para a importação de produtos essenciais tais como trigo e gasolina, o que acarretou o aumento dos preços do pão e do transporte (SKIDMORE, 1976), tal atitude retira do Estado o poder de indução do desenvolvimento, e principalmente, demonstra a relação que Jânio teria com a antiga política de fomento ao consumo de automóveis que, em última instância, era definida pelas relações internacionais do país. Isso demonstra uma clara situação de ambiguidade, marcante em seu curto governo, em que se utiliza de uma política internacional de não alinhamento com nenhum dos dois blocos ideológicos em confronto, com dependência econômica dos países capitalistas. Pela necessidade de agradar aos investidores estrangeiros,

apesar da tal política do não alinhamento, houve, no governo JQ, a resolução 204 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC) que beneficiava exportadores e investidores estrangeiros ao alterar o sistema de câmbio brasileiro criando uma taxa única ao dólar, e acabava com subsídios internos à agricultura, o que acarretou aumento dos preços dos alimentos e o conseqüente aumento da inflação (TENDLER, 1984). Essa posição de JQ demonstra algumas de suas contradições, já que, para ele, o *boom* de desenvolvimento ocorrido no período de seu antecessor era parcial e desequilibrado, visto que atendia basicamente a interesses externos, ou seja, apesar de crítico a JK, ele, de certa forma, o seguiu ao conceder vantagens ao capital estrangeiro.

Assim, de acordo com Mirian Limoeiro Cardoso (1978), as crenças de Jânio Quadros foram postas em prática de forma facilitada, mesmo porque ele, por suas características políticas, não se alinhava a nenhum partido (*outsider*), o que o colocou numa situação em que ele não tinha base partidária e o permitia agir à revelia dos partidos, pois a lógica que guiou o presidente foi a de um nacionalismo típico dele. Ao agirem na política internacional de forma independente ao bloco capitalista – a política do não alinhamento –, tanto JQ quanto JG, que foi forçado a seguir os mesmos passos, influenciado pela falta de capital externo para o financiamento de um projeto de desenvolvimento, tentaram afirmar a soberania político-ideológica nacional. Esta atitude ajudou a criar insatisfação por parte dos países do bloco ocidental¹⁸, assim como seus aliados internos. De acordo com Thomas Skidmore, “sua relutância em concordar com o boicote americano a Cuba e sua visita a esta ilha mostravam que ele seguiria uma política menos pró-americana do que qualquer presidente brasileiro desde a Segunda Guerra Mundial.” (1976, p. 245).

¹⁸ Como não lembrar da condecoração da Medalha do Cruzeiro do Sul dada ao revolucionário e então ministro cubano Ernesto Che Guevara em agosto de 1960.

Para Jânio Quadros, “a salvaguarda da soberania e o atendimento do interesse nacional vêm antes e acima de qualquer outra consideração na política” (CARDOSO, 1978, p. 288). Pois, para ele, as nações só se desenvolvem a partir de dentro, e plenamente, quando dispõem de liberdade no comando de seus destinos, e essa foi a proposta política adotada por ele. Na clara situação de ambiguidade argumentada, já que JQ utilizou financiamentos por parte do bloco capitalista, enquanto, no contexto da relação internacional, tentava manter-se neutro com o conflito ideológico entre capitalistas e socialistas.

Dentro dessa proposta de liberdade de comando e das novas relações internacionais, JQ, diferentemente de JK, não propôs uma política de desenvolvimento do bloco ocidental capitalista, mas uma política de desenvolvimento a partir de relações com países subdesenvolvidos, independente de suas filiações ideológicas, ou seja, como dito por Miriam Limoeiro Cardoso (1978), ele propôs uma solidariedade entre os países subdesenvolvidos. Curiosamente, no momento da renúncia de JQ, o então vice-presidente João Goulart se encontrava em uma missão diplomática oficial na República Popular da China, o que pode ser visto como mais um exemplo da política adotada, uma vez que aquele país se encontrava sob um regime comunista.

Assim, ao se pensar nessa situação de falta de capitais internacionais somada à ideologia de Jânio Quadros, é possível imaginar o quanto o Estado não interveio na economia de forma a induzir o desenvolvimento como na época anterior. E isso foi percebido também nos próprios investimentos em infraestrutura, assim como também ocorreu no governo JG, o que significou até mesmo o não financiamento indireto ao capital externo, como no caso da pavimentação de estradas, que era uma forma de expandir a produção de automóveis, ainda assim, durante seu meteórico governo foi criado pelo governo federal mais de mil quilômetros de estradas, enquanto comparativamente as ferrovias sofreram uma queda em sua malha de pouco mais de quinhentos quilômetros, o que demonstra que apesar da fraqueza político-econômica institucional e, portanto, de in-

tervenção do Estado, a opção pelo modal rodoviário se manteve. Ou seja, era contra a concessão de vantagens ao capital estrangeiro, em especial o capital com origem nos países centrais do bloco capitalista ocidental, pois JQ via estes países como colonizadores (CARDOSO, 1978), daí se relacionar com países em situação de subdesenvolvimento econômico como o Brasil, mais uma vez as contradições de Jânio Quadros ficam patentes, pois, como visto, em seu governo foram criadas vantagens ao capital internacional, como o citado fim dos subsídios à produção agrícola nacional.

João Goulart chegou até mesmo a criar um projeto que visava a reformas de base e ao desenvolvimento econômico, o plano Trienal (IANNI, 1991), que foi pensado pelo economista Celso Furtado. Porém, devido aos diversos percalços políticos enfrentados por Jango, como sua fraca ou quase inexistente base de sustentação política, dos diversos ataques tanto da direita quanto da esquerda, fizeram com que o plano trienal não fosse posto, de fato, em prática e, conseqüentemente, ocorreu uma enorme debandada dos financiamentos externos para qualquer tipo de intervenção econômica (SKIDMORE, 1976).

Portanto, o contexto de crise institucional em que o país se encontrava não permitiu que esse plano fosse adiante, pois, além da falta de maneira de financiá-lo, também não contava com o apoio do legislativo agrário devido ao seu combate de problemas históricos, como a própria reforma agrária que era um dos pilares do programa. Além do legislativo, João Goulart teve de enfrentar a oposição das classes médias urbanas assim como dos militares que, de fato, nunca haviam aceitado sua chegada ao poder. As propostas das reformas de base abarcavam diversos pontos, como a mencionada reforma agrária, a educacional, a tributária dentre outras além de prever uma nova lei sobre as remessas de lucros para o exterior, o que ia de encontro aos interesses capitalistas externos e internos; não por acaso, a oposição a essas propostas se encontrava naqueles estratos sociais mencionados juntamente com a Igreja Católica que organizou um dos maiores eventos públicos contra as reformas: *a marcha da família com Deus pela liberdade*. Esta marcha acirrou os ânimos

sociais e contribuiu para a derrocada do presidente e o posterior golpe civil-militar de 1º de abril de 1964. Mas não só isso, de acordo com Ianni (1991), o Plano Trienal teve dificuldade em ser implantado por conferir maior poder ao executivo que ao legislativo, ou como argumentado pelo autor, pelo projeto dar maior força a um poder que a própria estrutura de poder pode admitir.

Assim, essa crise econômica que abarcou o país entre 1961 e 1964, em que foram necessárias atitudes de ambos presidentes de conter o processo inflacionário e de estruturar programas de estabilização econômica (SKIDIMORE, 1976) levou o país a re-frear aquele processo de estruturação das estradas de rodagem. Resumidamente, de acordo com Octávio Ianni, “manifestou-se da seguinte forma: reduziu-se o índice de investimentos, diminuiu a entrada de capital externo, caiu a taxa de lucro e agravou-se a inflação” (1991, p. 196). E retornando à própria ideia do autor, esta crise está intimamente ligada aos problemas políticos encontrados pelos dois presidentes.

Todas as dificuldades encontradas por Jânio Quadros e, especialmente, por João Goulart no decorrer de seus mandatos ocorreram nesses anos de crise institucional foram, portanto, em decorrência de diversos fatores externos e internos, novos e velhos. Dessa forma, o desafio em governar por causa da crise política, e conseqüentemente, a dificuldade em definir diretrizes claras, com a crise econômica estatal, com origem tanto no governo de JK, quanto no contexto internacional, assim nas características políticas internas daquele momento e de ambos os presidentes, fizeram com que esses conturbados anos de 1961 a 1964, fossem marcados pela fragilidade estatal, reafirmando que essa fragilidade decorre da pouca margem de intervenção do Estado tanto na economia quanto na própria sociedade, o que significou um estancamento da criação de infraestrutura no país, e que, de acordo com interesse aqui proposto, impossibilitou o Estado de continuar de forma robusta o processo de pavimentação de estradas no território nacional, o que, por fim, impediu que qualquer tipo de política de desenvolvimento com diretrizes mais firmes fosse posto em prática.

1.4 O militarismo desenvolvimentista (1964-1984)

A profunda crise institucional, política, econômica e social que afetou os governos de Jânio Quadros e de João Goulart culminou no golpe civil-militar de 1º de abril de 1964. O regime autoritário implantado perdurou por vinte anos, subdividido em dois momentos distintos, entre 1964 e 1968, com o golpe civil-militar e, de 1968 até o seu fim em 1985, com o endurecimento do regime, o “golpe dentro do golpe”, em que uma nova política de indução do desenvolvimento foi adotada. Mas, antes de discutir essa política, é necessário compreender como e por quem foi dado o golpe, demagogicamente chamado pelos militares de “Revolução de 1964”.

Como visto, o contexto nacional e internacional nos anos de 1961 a 1964 não era nada favorável aos líderes de então. Devido a isto, a insatisfação com os rumos tomados pela nação se alastrava para diversos setores da sociedade, em especial, a Igreja, as classes médias, a elite rural e o meio militar que, apesar de algumas exceções, era um dos mais descrentes com os governos, principalmente em relação ao de João Goulart, um populista de esquerda. Assim, de acordo com Argemiro Brum,

três entidades tiveram papel fundamental na articulação do golpe que derrubou o governo João Goulart e na definição das linhas básicas do governo que o sucedeu: a Escola Superior de Guerra (ESG), o Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) e o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (IPES). (2009, p. 291)

Ou seja, duas instituições da sociedade civil e uma diretamente ligada aos militares. Um dos argumentos principais utilizados pela ESG¹⁹ para a justificação do golpe adveio de sua

¹⁹ A influência da ESG nos primeiros anos militares no Brasil é tão forte que o próprio “Castelo fora diretor do Departamento de Estudos da ESG, entre abril de 1956 e novembro de 1958” (FAUSTO, 1997, p. 468).

doutrina baseada no contexto da Guerra Fria, em que, a par dos confrontos entre os dois blocos, se desenvolvia no mundo subdesenvolvido uma luta revolucionária (BRUM, 2009), e o Brasil se inseria neste contexto, o que, de acordo com a doutrina, expunha o país a uma revolução comunista, o que não era nem do interesse das elites políticas e econômicas nacionais e muito menos dos Estados Unidos da América, já que a influência sobre Cuba havia sido perdida para os Soviéticos em 1959 com a Revolução liderada por Fidel Alejandro Castro Ruz (1926) e Ernesto Rafael ‘Che’ Guevara de La Serna (1928/1967) e, a conseqüente, derrocada do General Fulgêncio Batista Zaldívar (1901/1973) que se alinhava politicamente aos EUA.

A influência da ESG foi, portanto, fundamental tanto no golpe em si, quanto na formulação das novas diretrizes econômico-sociais seguidas pelo país. A Escola Superior de Guerra, com sua doutrina, foi, assim, uma grande formadora de opinião nos meios militares durante todo o regime, fazendo com que houvesse certa homogeneidade entre as propostas dos vários governos do período. Assim, de acordo com Octávio Ianni,

os governos dos anos 1964-1985 adotaram diretrizes econômicas que podem ser consideradas do mesmo gênero. [...] Dentre os seus principais alvos e realizações, destacaram-se os seguintes: reduzir a taxa de inflação; incentivar a exportação de produtos agrícolas, minerais e manufaturados; racionalizar o sistema tributário e fiscal; estimular, sob controle governamental, o mercado de capitais; criar condições e estímulos novos à entrada de capital e tecnologia estrangeiros; conter os níveis salariais em todos os setores da produção; estimular a modernização das estruturas urbanas; executar o plano habitacional; criar a indústria petroquímica; estabelecer novos objetivos e criar novos meios

na política de ocupação e dinamização da economia da Amazônia; ampliar os limites do ‘mar territorial’; defender e estimular a indústria do café solúvel; formular uma política brasileira de energia nuclear; modernizar as estruturas universitárias; retomar os estudos sobre a reforma agrária; propor o plano de ‘integração nacional’; etc. (1991, p. 229)

Ou seja, nos governos militares, o Brasil volta a ser controlado pela ideologia desenvolvimentista, nas palavras de Helena Motta Barreto, “desenvolvimentistas os militares de modo geral sempre foram. [...] Preconizavam a industrialização como meio de acelerar o desenvolvimento econômico” (2000, p. 62). No entanto, agora, com outras peculiaridades que a própria realidade político-sócio-econômica moldou. Diferentemente dos anos dourados da política desenvolvimentista de JK, no qual ele necessitava de se legitimar político e socialmente como discutido, as diretrizes econômicas adotadas pelos governos militares se beneficiaram de uma estrutura política excepcional, dito de outra forma, de uma estrutura política autoritária, na qual, devido aos atos institucionais, o poder Executivo se sobrepunha ao poder Legislativo e governava ao seu bel-prazer (IANNI, 1991). Utilizando-se deste poder hegemônico, o Executivo militar adotou medidas no sentido de assegurar a viabilidade e a prosperidade do sistema econômico, sem, no entanto, se preocupar com questões relativas ao universo social e político (IANNI, 1991).

Dessa forma, no âmbito da política internacional, o Brasil volta a se aproximar do bloco capitalista, e, no âmbito nacional, o momento de exceção permite que os novos líderes da nação conduzam seu timão sem preocupações com oposições internas com real poder de influência. Essas são algumas características básicas dos rumos tomados pela economia nos 20 anos dos golpistas no poder.

Através do aparato de extremo controle estatal criado pelos líderes recém empossados da nação, foram postos em funcionamento os novos planos desenvolvimentistas do país. Neste contexto de pleno controle governamental de todas as variáveis políticas para a formulação e execução desses novos planos, o governo golpista pôs em prática o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)²⁰, entre os anos de 1964-1966, esta foi a primeira intervenção planejada nos anos militares, e teve, como um de seus marcos, o princípio da formação de uma tecnoestrutura que abrangeria todos os anos em que o verde-oliva ficou “em moda” na cúpula estatal. E outro, o combate à inflação como meio de transformar a estrutura do sistema empresarial do país, o que levou ao aumento da importância das multinacionais no conjunto do subsistema econômico do Brasil (IANNI, 1991), o que significou o aumento do poder dessas empresas, dentre elas, a indústria automobilística e que foi agraciada pelas políticas estatais nos anos posteriores do Regime Militar, o que pode ser percebido claramente no crescimento quase que ininterrupto da frota nacional, com apenas duas quedas no decorrer dos anos ditatoriais, como pode ser percebido na **Tabela 3**²¹. Em números totais apenas os anos de 1968 e 1981 sofreram quedas em relação ao ano anterior, recuperando-se rapidamente nos anos subsequentes. Na **Tabela 3**, é possível perceber o aumento do percentual de automóveis no país no decorrer dos anos, sendo pouco mais de 50% de toda frota em 1966 e perfazendo em torno de 72% no ano de 1985, daí, pode-se perceber como a indústria automotiva foi fundamental para a economia nacional através da massificação, dentro do possível no contexto brasileiro, do consumo deste meio de transporte particular.

²⁰ “O PAEG tratou de reduzir o déficit do setor público, contrair o crédito privado e comprimir os salários.” (FAUSTO, 1997, p. 471).

²¹ Algumas aparentes incongruências da tabela nada mais são do que mudanças conceituais das definições do que vem a ser os veículos.

Ano	Total	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros
1964	1 814 898	1 031 621	176 197	386 881	220 199
1965	1 993 021	1 171 427	191 857	396 911	232 826
1966	2 136 426	1 110 257	37 302	410 820	578 047
1967	2 499 345	1 417 897	40 604	403 738	637 106
1968	2 466 820	1 319 890	42 355	394 771	709 804
1969	2 743 262	1 521 884	47 693	409 590	764 095
1970	3 062 540	1 795 846	47 155	384 846	834 693
1971	3 417 495	2 073 049	53 622	394 938	895 886
1972	3 903 868	2 347 260	55 124	416 810	1 084 674
1973	4 245 369	3 375 319	58 723	424 556	386 771
1974	4 560 047	3 210 909	59 356	495 441	794 341
1975	5 983 854	4 169 866	73 065	634 644	1 106 279
1976	7 313 498	5 116 290	90 505	760 892	1 345 811
1977	8 113 825	6 467 326	102 652	701 886	841 961
1978	8 750 941	6 579 872	100 402	790 725	1 279 942
1979	9 842 314	7 426 368	110 738	866 919	1 438 289
1980	10 826 198	8 155 707	119 428	932 589	1 618 474
1981	9 823 380	7 414 364	106 522	836 404	1 466 090
1982	10 688 253	7 935 815	114 935	873 913	1 763 590
1983	11 622 239	8 524 750	121 484	903 442	2 072 563
1984	12 406 591	9 007 729	125 651	937 688	2 335 523
1985	13 184 450	9 494 198	130 064	972 961	2 587 227

Tabela 3 – Frota Nacional de Veículos – 1964/1985

Fonte: IBGE, 1990.

A estratégia de utilização de um corpo burocrático técnico perdurou em todos os governos posteriores como uma forma de legitimar as opções político-econômicas tomadas, já que os direitos democráticos foram alijados; a opinião pública perdeu força e o poder legislativo foi posto em xeque. Ou seja, a criação da tecnoestrutura estatal se deu de forma estratégica no quadro de exceção em que o país se encontrava. Somando-se a isto, as mudanças institucionais colocadas em prática no governo do General Humberto de Alencar Castelo Branco (1897/1967), entre os anos de 1964 e 1967, que se consolidaram com a nova Constituição de 1967, serviram como meio de estruturação do poder militar, através da imposição dos atos institucionais (uma das ferramentas bastante utilizadas pelo governo autoritário) que visavam ao controle político da situação.

Assim, os primeiros anos de comando civil-militar no Brasil foram marcados pela reorganização da estrutura estatal, com a diminuição significativa de cargos políticos, a efetivação de uma burocracia técnica e a imposição dos primeiros AI's (Atos Institucionais), visando à despolitização da população. De acordo com isso, Argemiro Brum escreveu que,

o regime assumiu uma postura e desenvolveu uma ação despolitizante, tanto pela centralização do poder, que se distanciava da sociedade, como por pretender reduzir questões sociais e políticas públicas a simples problemas 'técnicos', a serem tratados e resolvidos no âmbito restrito dos gabinetes pelas altas cúpulas que controlavam o aparelho do Estado. (2009, p. 305).

O poder foi, portanto, exercido em todas as instâncias do governo e das empresas estatais por militares e técnicos. O governo do General Humberto Castelo Branco foi, dessa forma, um "laboratório" da planificação e estruturação político-burocrática dos governos posteriores, nos quais ocorreram uma exacerbação das primeiras opções feitas naquele momento, mesmo

porque o *status* governamental mudou posteriormente, deixando de ser um governo civil-militar e tomando contornos única e exclusivamente militares. Uma das primeiras grandes experiências feita pela tecnoestrutura do governo militar foi a *Operação Amazônia* (1965-67), que visava ao desenvolvimento, à ocupação e à integração da região Norte (FIBGE, 1991), ou seja, a Amazônia serviu tanto como instrumento de políticas quanto como um laboratório para essas políticas governamentais.

Como dito, as doutrinas da Escola Superior de Guerra foram de capital importância nas políticas adotadas por todos os presidentes militares, e, em especial, a crença na ideia de segurança que era “entendida, sobretudo como segurança do próprio Estado autoritário e como capacidade de defesa ou resposta adequada e eficaz de frente à ‘ameaça do comunismo internacional e seus aliados internos’.” (BRUM, 2009, p. 302). Assim, a criação dessa tecnoburocracia estatal foi uma forma de controlar os riscos de qualquer tipo de oposição às escolhas feitas nos anos militares.

O governo Castelo Branco teve a função de pavimentar a forma de legitimação dos militares, visto que, em seus anos à frente do Estado, o país passava por um momento de estagnação econômica herdada dos anos de crise (NASCIMENTO, 2003), o que impediu grandes investimentos no sentido de intervenção estatal para alcançar o crescimento econômico tão valorizado pelo desenvolvimentismo militar. No entanto, abriu as portas para o desenvolvimento econômico posterior, que viria a ser alcançado nos anos do *milagre econômico* brasileiro. Para Octávio Ianni, a política adotada por Castelo Branco fez com que,

em poucos anos, tornava-se predominante uma nova ideologia sobre o significado da atividade política, os papéis dos partidos políticos, os limites da atuação do Legislativo, a importância da tecnoestrutura, a necessidade do planejamento centralizado etc. Em consequência, o próprio governo tomou a iniciativa, no combate contra a ‘liberal democracia’. (1991, p. 250).

Assim como os anos do General Humberto Castelo Branco foram marcados pela estruturação das ferramentas político-repressivas na busca da propaganda Segurança Nacional e pelo ressurgimento de uma ideologia desenvolvimentista que, no entanto, não foi posta em prática pelo contexto econômico encontrado, os anos – 1967 e 1969 – do General Arthur da Costa e Silva (1899/1969) e do General Emílio Garrastazu Médici (1905/1985), entre 1969 e 1974, foram marcados pelo endurecimento do Regime, “o golpe dentro do golpe”, tornando-se cada vez mais repressivo com os movimentos oposicionistas²³. O início do processo de luta armada por parte da oposição foi a deixa, o sinal para que isso acontecesse. “E à radicalização da esquerda o governo respondeu com o AI-5. [...] Após o AI-5, multiplicaram-se as ações armadas” (BRUM, 2009, p. 314)²⁴. Ou seja, o contexto de conflito social acabou por ajudar a aumentar e, de certa forma, legitimar o poder e as políticas do Regime. No governo Costa e Silva, de acordo com Octávio Ianni (1991), foi afirmada a condição hegemônica da tecnoestrutura nas decisões político-econômicas brasileiras, que, juntamente com o enrijecimento do Regime e as condições econômicas mais favoráveis que nos anos anteriores, foram primordiais nos rumos tomados pelo governo.

²³ Sobre os movimentos oposicionistas Boris Fausto elucidou que, “no Brasil, a organização tradicional de esquerda – o PCB – opunha-se à luta armada. Em 1967, um grupo liderado pelo veterano comunista Carlos Marighella rompeu com o partido e formou a Aliança de Libertação Nacional (ALN). A AP (Ação Popular) já optara pela luta armada e novos grupos foram surgindo, entre eles o Movimento Revolucionário 8 de Outubro (MR-8) e a Vanguarda Popular Revolucionária (VPR), esta última com forte presença de militares de esquerda.” (1997, p. 479).

²⁴ “A partir do AI-5 [...] Abriu-se um novo ciclo de cassação de mandatos, perda de direitos políticos e expurgos no funcionalismo, abrangendo muitos professores universitários. Estabeleceu-se na prática a censura aos meios de comunicação; a tortura passou a fazer parte integrante dos métodos de governo.” (Fausto. 1997, p. 480).

O caminho pavimentado institucional e economicamente tanto por Castelo Branco quanto por Costa e Silva foi muito bem utilizado por Garrastazu Médici que pôde colocar em prática, pela primeira vez, no período militar, de fato, um planejamento desenvolvimentista da economia²⁵. O Plano de Integração Nacional (PIN – Decreto Lei 1.106/1970) de 1970 foi um grande marco da política adotada pelo novo presidente, aproveitando-se do enorme crescimento econômico alcançado pelo país nos anos do *milagre econômico* brasileiro (1969-73), o General gaúcho, de certa maneira repetiu a fórmula adotada por JK em seu projeto de interiorização do desenvolvimento através da criação de estradas que conjugavam metas de transporte e de alimentação, e mais uma vez o país mimetizava o modelo estadunidense de modal de transporte. De acordo com o PIN, era prevista a colonização de 100 km de cada lado das estradas construídas, e, nesse contexto, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) foi criado, no mesmo ano do Plano, como autarquia, e teve, como uma de suas primeiras ações, no ano de 1971, a estruturação do Programa de Redistribuição de Terras (PROTERRA) que visava exatamente à colonização do entorno das novas estradas abertas.

Devido a isto, Ianni (1979) defende a ideia de que a ditadura brasileira teve uma base bastante sólida na agricultura. Assim, a história econômica brasileira repete a fórmula usada por JK, tendo o mesmo parceiro externo, os EUA. Essa aproximação tem o intuito de demonstrar que várias características do desenvolvimentismo dos anos 1950 aparecem também no projeto desenvolvimentista militar, ambos confundem industrialização/crescimento econômico com desenvolvimento e veem o automóvel como indutor desse almejado desenvolvimento. No entanto, para os militares a política de integração nacional visava também ao controle de áreas “isoladas” do país, a Amazônia sendo o maior

²⁵ Diz-se aqui “de fato”, porque houveram tentativas de grandes intervenções anteriores ao PIN, como por exemplo a “Operação Amazônia” (1965-67) que visava o desenvolvimento, a ocupação e a integração da região Norte.

foco, já que assegurar o “controle” da região Norte era um dos maiores fantasmas militares, não à toa já no segundo ano em que estavam no poder foi proposta a supracitada *Operação Amazônia*. Ou seja, como defendido por Ianni (1979), a Amazônia foi posta a serviço dos militares tanto econômica quanto politicamente. Nesse período, “a economia política da região amazônica passou a ser ditada pelos interesses econômicos e políticos representados no Estado.” (1979, p. 244). O que significou a utilização da Amazônia, através de políticas de indução de migração, como refugio estatal para o *lumpen* das regiões centro-sul do país, enquanto se manda a massa para os rincões amazônicos, as tensões sociais daquelas regiões são arrefecidas e é mantido o quadro de desigualdade social (IANNI, 1979), ou seja, o envio do exército de trabalhadores da reserva (MARX, 1999).

Portanto o desenvolvimento econômico brasileiro do final da década de 1960 e início de 1970 – o chamado *milagre econômico* brasileiro – foi dirigido pelas atividades do setor público e pelas indústrias de bens de consumo duráveis, em geral multinacionais (NASCIMENTO, 2003). Ou seja, neste momento, através do PIN e das indústrias de bens de consumo duráveis, o Estado repete a função de indutor do padrão rodoviário, posto novamente em expansão. De acordo com Sérgio Costa *et al*, esta foi “a última grande fase do rodoviarismo brasileiro é a exacerbção do desenvolvimentismo.” (2001, p. 62). Novamente, além de abrir a economia ao capital internacional, o modelo desenvolvimentista brasileiro, ao optar mais uma vez pela expansão rodoviária, contribuiu para a instalação ou crescimento das indústrias automobilísticas. Agraciando, assim, o capital externo e confluindo diversos interesses em uma só política, defesa nacional, como apregoado pela ESG, e produção de alimentos com a abertura de novas fronteiras agrícolas.

A política de indução da migração das massas para a região Norte acabou por fortalecer as disparidades regionais uma vez que o *lumpenproletariado* de fato ficou proporcionalmente mais concentrado naquela parte do país, o que, de acordo com Celso Furtado, era uma meta econômica dos governos militares, no pós-68,

fomentar e dirigir o processo de concentração de renda (processo este inerente às economias capitalistas subdesenvolvidas em geral) para beneficiar os consumidores de bens duráveis, isto é, a minoria da população com padrões de consumo semelhantes aos dos países cênicos (1974, p. 109).

Ou seja, mais uma vez, através de políticas governamentais, o Estado induz à produção e ao consumo de automóveis, uma vez que este é o principal bem durável produzido no país, juntamente com os eletrodomésticos.

No mesmo sentido, o governo General Garrastazu Médici tomou diversas medidas buscando potencializar o consumo de bens duráveis, e como nos anos de JK, a indústria automobilística ficou como carro chefe desse programa. Sobre essas medidas, Argemiro Brum escreveu que,

o governo também ampliou o crédito ao consumidor, principalmente para a aquisição de bens de consumo duráveis. Em consequência, a indústria automobilística, por exemplo, que liderou a expansão industrial, teve um crescimento médio anual superior a 30%, no período. Os três maiores grupos automobilísticos norte-americanos - General Motors, Ford e Chrysler -, que se haviam instalado no país logo após o golpe de 1964, impulsionaram a produção de veículos automotores (2009, p. 326).

Já Boris Fausto argumentou que,

um dos setores mais importantes do investimento estrangeiro foi o da indústria automobilística, que liderou o crescimento industrial com taxas anuais acima de 30%. A ampliação do crédito ao consumidor e a revisão das normas de produção, autori-

zando a fabricação de carros de tamanho médio, atraíram fortes investimentos da General Motors, da Ford e da Chrysler (1997, p. 485).

E que, “do ponto de vista do consumo pessoal, a expansão da indústria, notadamente no caso dos automóveis, favoreceu as classes de renda alta e média” (ibidem, p. 487). O crescimento da frota nacional nesse momento é assustador (**Tabela 3**).

Dessa forma, as propostas de integração nacional do PIN juntamente com o PROTERRA, vieram a calhar como um meio de impulsionar a produção automotiva e agrícola. É bastante ilustrativa, dessa política de apoio à indústria automobilística, a opção feita pelo desenvolvimento rodoviário em detrimento do outro grande modal que o Brasil tinha, o ferroviário, desde os anos JK quando, apesar de algum investimento, o trem passa a ser relegado a segundo plano, e ocorre um investimento massivo nas estradas. No ano de 1960, o Brasil contava com 38.287 km de estadas de ferro, o ápice dessa malha até os dias atuais, já em 1970, ano em que o PIN é proposto, esse número havia diminuído para 31.848 km, no mesmo período, as estradas federais contavam com 34.051 km no ano de 1960 e 51.540 km no ano de 1970. Ou seja, com a utilização de um viés ideológico, altamente propagado pelo eficiente sistema de comunicação do governo, o capital internacional – leia-se estadunidense – foi agraciado pelo Estado com grande investimentos na malha rodoviária (**Tabela 4**). Assim, de acordo com Sérgio Costa *et al*, “as grandes obras viárias e os sonhos expansionistas da ditadura militar foram amplamente propagados por um eficiente sistema de divulgação do patriotismo” (2001, p. 65). Ou seja, isso significa, em última instância, a utilização da região amazônica tanto econômica quanto politicamente pelo Estado Nacional.

ANO	EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA (KM)											
	Federal			Estadual			Municipal					
	Total	PV*	NPV**	Total	PV*	NPV**	Total	PV*	NPV**	Total	PV*	NPV
1964	548 510	18 730	529 780	39 749	13 068	26 681	83 502	5 662	77 840	425 259	...	...
1965	803 068	26 346	776 522	36 170	13 039	23 131	99 368	13 507	86 061	667 330	...	...
1966	...	...	...	36 987	13 803	23 184	...	...	...	...	...	...
1967	979 093	35 486	943 607	38 659	14 944	23 715	114 183	19 274	94 909	826 251	1 268	824 983
1968	941 348	43 144	898 204	46 850	19 352	27 498	115 918	20 040	95 878	778 580	3 752	774 828
1969	1 085 510	45 295	1 040 215	50 101	22 014	28 087	120 626	21 734	98 892	914 783	1 547	913 236
1970	1 039 779	49 263	990 516	51 540	24 146	27 394	125 334	23 428	101 906	862 905	1 689	861 216
1971	1 213 494	55 653	1 157 841	56 234	27 384	28 850	135 209	26 487	108 722	1 022 051	1 782	1 020 269
1972	1 236 038	60 175	1 175 863	59 374	29 631	29 743	138 633	28 068	110 565	1 038 031	2 476	1 035 555
1973	1 296 162	70 490	1 225 672	65 001	36 304	28 697	144 339	31 354	112 985	1 086 822	2 832	1 083 990
1974	1 344 374	76 321	1 268 053	66 815	38 157	28 658	151 812	35 128	116 684	1 125 747	3 036	1 122 711
1975	1 428 707	64 744	1 363 963	68 965	40 189	28 776	113 430	21 402	92 028	1 246 312	3 153	1 243 159
1976	1 446 117	69 519	1 376 598	70 198	41 762	28 436	118 820	24 508	94 312	1 257 099	3 249	1 253 850
1977	1 501 950	75 831	1 426 119	70 868	42 911	27 957	127 025	29 454	97 571	1 304 057	3 466	1 300 591
1978	1 288 367	71 177	1 217 190	58 788	38 347	20 441	113 160	29 152	84 008	1 116 419	3 678	1 112 741
1979	1 357 168	74 853	1 282 315	57 604	38 654	18 950	118 447	31 723	86 724	1 181 117	4 476	1 176 641
1980	1 360 000	79 422	1 280 578	59 175	39 095	19 480	120 452	33 821	86 631	1 180 373	5 906	1 174 467
1981	1 382 890	89 449	1 293 441	58 105	41 027	17 078	146 425	43 855	102 570	1 178 360	4 567	1 173 793
1982	1 394 164	98 146	1 296 018	59 732	42 518	17 214	151 404	51 141	100 263	1 183 028	4 487	1 178 541
1983	1 399 053	101 746	1 297 307	61 317	43 357	17 960	159 459	55 739	105 720	1 178 277	4 650	1 173 627
1984	1 429 119	110 558	1 318 561	62 787	45 292	17 495	165 526	58 999	106 527	1 200 806	6 267	1 194 539
1985	1 426 921	115 725	1 311 196	60 865	46 455	14 410	163 987	63 084	100 903	1 202 069	6 186	1 195 883

Tabela4 – Extensão da rede rodoviária nacional — 1964/1985

Fonte: IBGE, 1990.

*PV: Pavimentada

**NPV: Não-pavimentada

Dessa forma, a Amazônia, por ter sido a principal área de expansão capitalista brasileira de então²⁶, foi um tema bastante utilizado pelo ufanista sistema de propaganda governamental. Jargões como *Terra sem bomens para bomens sem terra*, *Integrar para não entregar*²⁷, são relacionados à região e fizeram parte de uma campanha massiva visando à legitimação de todas as intervenções governamentais.

Assim, os chamados projetos faraônicos²⁸ foram postos em prática marcadamente nos anos de Garrastazu Médici à frente do governo; as diversas estradas federais que cortaram a floresta em todos os sentidos²⁹, como, por exemplo, a rodovia

²⁶ Sobre a opção pela Amazônia como nova fronteira econômica fica clara no argumento de Francisco de Sá Jr. "a posição governamental revela uma insistência oficial em explorar o modelo de desenvolvimento através da expansão geográfica da fronteira econômica, em vez das reformas estruturais e tecnológicas nas áreas das integrações do sistema. Isto significa, evidentemente, que o desenvolvimento da Amazônia seria preferível ao do Nordeste, já que, em sua etapa atual, o desenvolvimento das duas regiões envolve premissas diferentes e concepções estratégicas divergentes. Enquanto o sistema econômico puder crescer de forma horizontal, dilatando sua fronteira e integrando áreas que passariam a funcionar como exportadores de bens primários, ele pode dar-se ao luxo de postergar o desenvolvimento de regiões problemáticas." (SÁ JR, Francisco de. Apud Ianni. 1991 pp. 258-259).

²⁷ Pela Doutrina de Segurança Nacional desenvolvida no período militar, a prioridade em relação à Amazônia "era ocupar e integrar a região ao resto do país – daí vem o slogan 'integrar para não entregar', fruto da preocupação dos militares com a possível vulnerabilidade da Amazônia a interesses externos. Vista como um grande 'vazio demográfico', a região passou a ser encarada como um desafio ao desenvolvimento nacional, ao mesmo tempo em que era vista como solução para dois grandes problemas do país: a fome no nordeste, e a alta dos preços das terras para o desenvolvimento de atividades produtivas no sul do país." (SILVA, 2004, p. 38)

²⁸ Talvez o mais famoso "projeto faraônico" dos anos militares tenha sido a ponte Rio-Niterói inaugurada em 1974 e que foi construída no decorrer dos anos do milagre econômico.

²⁹ De acordo com Sérgio Costa et al, "as estradas que cortaram a Amazônia no período militar tinham como intuito levar as velhas cidades, "antes 'sitiadas pela floresta e escravas dos rios', o 'impacto do progresso', na medida em que obrigava a necessária derrubada da 'selva compacta e até então inviolada'." (2001, p. 70). Essa perspectiva demonstra a crença de que o progresso científico é o suficiente para a remodelação da natureza segundo os interesses da sociedade.

Transamazônica de 1972 e a BR-319 de 1973, são demonstrativos de como, na lógica militar de integração nacional (o PIN), a estrada é fundamental senão o único meio de se alcançar este objetivo.

A temporada do General Emílio Garrastazu Médici à frente da nação ficou marcada pelo enorme surto rodoviário. Isto só foi possível devido a diversos fatores, tanto internos quanto externos; a abertura econômica, o financiamento externo, os interesses do bloco capitalista na guerra fria, a ideologia desenvolvimentista foram alguns desses fatores que guiaram os rumos econômicos tomados pelo país no fim dos anos 1960 e início dos anos 1970.

O FATÍDICO OCASO DO REGIME

O presidente que assumiu após o governo Garrastazu Médici chegou ao poder com um grande desafio à frente, com a crise do petróleo de 1973³⁰ e todas as suas consequências, o *milagre econômico* brasileiro se arrefeceu, e o General Ernesto Geisel teve que governar (1974/1979) com diversos problemas econômicos externos advindos daí. De acordo com Boris Fausto, “a crise afetou profundamente o Brasil, que importava mais de 80% do total de seu consumo” (1997, p. 495). Assim, para Renata Nascimento (2003), o ano de 1973 – pré-Ernesto Geisel – foi um marco da primeira grande crise do modelo desenvolvimentista militar, devido aos problemas internacionais. Entretanto, apesar do contexto encontrado, o governo do General Geisel teve como mote transformar o Brasil em potência mundial emergente, retirando o país do grupo terceiro-mundista e colocando-o no restrito clube do primeiro mundo até o fim de seu mandato (BRUM, 2009).

³⁰ “Em outubro de 1973, ainda no período Médici, ocorreu a primeira crise internacional do petróleo. Ela foi consequência da chamada Guerra do Yom Kippur, movida pelos Estados árabes contra Israel. Os países árabes produtores de petróleo se articularam para reduzir a oferta do produto e provocar forte aumento dos preços.” (FAUSTO, 1997, p.495).

Com esse foco, o novo governo lançou o II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, que buscava o fim do processo de substituição de importações que já vigorava no país havia algumas décadas. No entanto ocorreu uma pequena mudança na antiga proposta, visto que o país já contava com uma considerável produção industrial de bens de consumo duráveis – a meta primeira da proposta anterior –, vide, por exemplo, a enorme produção de automóveis ocorrida em governos pregressos, assim, neste momento, de acordo com as novas propostas, o país buscava autonomia em relação a insumos básicos. Nesse sentido, para Boris Fausto, “já não se tratava agora de substituir a importação de bens de consumo, mas de avançar no caminho da autonomia de insumos básicos (petróleo, aço, alumínio, fertilizantes etc.) e da indústria de bens de capital” (1997, p. 495).

Através do grandioso projeto “Brasil Potência”, somado à proposta de término do processo de substituição de importações, o governo Ernesto Geisel se comprometeu em melhorar certos setores da infraestrutura do país, assim, seu tempo à frente da máquina ficou marcado pelas tentativas, de certa forma frustradas, mas não completamente, de mudar o padrão de industrialização nacional³¹. Assim, foram postos em prática projetos no setor energético, como por exemplo, o programa nuclear³² que, além de ser altamente oneroso ao Estado, foi, de acordo com Boris Fausto (1997), um desastre ecológico. Nesse sentido, “a implantação do Projeto Brasil-Potência não foi um êxito completo, nem um fracasso total.” (BRUM, 2009, p.369).

Em relação à questão dos transportes, o projeto previa “corrigir a distorção no setor de transporte, reorientando o sistema

³¹ Sobre o processo de substituição de importações Brum argumentou que, “com o forte impulso dado à indústria de bens de produção, ou seja, bens de capital e insumos básicos, o Brasil foi o único país do então chamado Terceiro Mundo a completar a fase de substituição de importações e, em consequência, fortaleceu e consolidou o seu processo de industrialização.” (2009, p. 370).

³² No ano de 1976, o Brasil assinou um acordo binacional com a Alemanha que previa a construção de 10 reatores nucleares, o que não veio a acontecer, sendo que o país conta com apenas 2 usinas – Angra I e Angra II.

de modo a priorizar os transportes ferroviário e marítimo (mais baratos), em vez do transporte rodoviário (mais caro), que havia sido privilegiado desde a década de 20.” (BRUM, 2009, p. 362). Entretanto a crise internacional e a conseqüente falta do financiamento externo impediram que essa meta fosse alcançada. Dessa forma, o histórico rodoviarismo nacional se manteve apesar de o governo não investir diretamente nesse módulo de transporte, ocorrendo até mesmo uma diminuição da própria malha rodoviária³³ nos últimos anos do governo Ernesto Geisel, sem que isso tenha significado aumento da malha ferroviária, pois grandes projetos, como o da ferrovia do aço³⁴, tiveram de ser abandonados (FAUSTO, 1997).

Além das questões relacionadas ao transporte, outras políticas do governo anterior foram modificadas, como a substituição do PROTERRA de 1971, que tinha como meta a colonização em massa do entorno das novas rodovias abertas na Amazônia, pelo Programa de Polos Agropecuários, Agroindustriais, Florestais e Mineraiis (Polamazônia – Decreto Lei 74.607 de 09/1974), que reduzia a área de assentamento a 15 polos prioritários dentro da região amazônica. Mas isso não se deu devido à proposta de reorientação da escolha dos modais de transporte, uma vez que ela se resumiu a um projeto que não foi posto em prática, ocorreu, sim, devido à diminuição do poderio econômico do Estado brasileiro no pós-crise do Petróleo.

Outro ponto de relevância dos anos do governo do General Geisel diretamente relacionado ao projeto de Brasil Potência se deu em relação à política externa adotada pelo governo, com o intuito de se tornar mais autônomo em suas negociações econômicas, o que, além de contrariar a posição de alinhamento

³³ Até o ano de 1977 a malha rodoviária federal continuou a crescer, de forma tímida em relação aos anos anteriores, mas os anos de 1978/79 são marcantes na queda dessa malha como efeito ainda da primeira crise do petróleo. Enquanto, nos mesmos anos, a quilometragem de trilhos no país se manteve quase que constante.

³⁴ A ferrovia foi concebida em 1973 e posta em construção no ano seguinte, sem, no entanto, ter sido concluída. Visava à integração de parte do sudeste brasileiro.

automático aos EUA adotado pelo país desde o golpe, dificultou certo financiamento advindo daquele país (BRUM, 2009).

Por fim, de extrema importância na compreensão do caminho traçado no governo Ernesto Geisel é o seu marco político, ou melhor, as novas propostas que tomam forma durante seu mandato, a criação do projeto por parte dos militares de distensão do regime. Nas palavras de Boris Fausto, “o governo Geisel se associa ao início da abertura política que o general presidente definiu como lenta, gradual e segura” (1997, p. 489), o que significou o início da mudança das instituições estatais desembocando no crescimento da força da sociedade civil e ao fortalecimento de valores diversos aos desenvolvimentistas, apesar de o governo Ernesto Geisel ter demonstrado muitas de suas características.

Além do próprio projeto de abertura idealizado pelos governantes militares, em fins da década de 1970, começou a ocorrer no país um processo de caráter civil reivindicatório da redemocratização por via de lutas pelos direitos trabalhistas. Coincidentemente ou não³⁵, esse processo se forma e ganha força na região do ABC paulista com os metalúrgicos das indústrias automotivas que, em ações extremamente ousadas para época, pois, apesar de o Regime não estar mais no auge do seu autoritarismo, a greve, o instrumento usado pelos metalúrgicos, era proibida no Brasil desde a instituição do AI-5, passaram a pressionar o governo no sentido da distensão e do reconhecimento de direitos civis aos trabalhadores. O ano de 1978 é um marco desse processo por ter ocorrido a primeira greve de trabalhadores no Brasil desde 1968, os trabalhadores da Scania cruzaram seus braços em 12 de maio daquele ano, seguidos nas semanas posteriores por empregados da Ford, da Mercedes e da

³⁵ Aqui acredita-se mesmo que não, devido à enorme influência de toda a linha produtiva do setor automotivo não só na própria indústria brasileira como também na política, vide o grande poder de lobby dessas fábricas. Para além desse poder das elites industriais, juntando a grandiosidade desse setor, pensa-se também na enorme quantidade de trabalhadores envolvidos na sua produção, o que permitiu o surgimento dos grandes sindicatos de metalúrgicos, como os do ABC paulista e de Contagem-MG.

Volkswagen, o que culminou com as greves gerais dos metalúrgicos do ABC em 1979 lideradas por Luiz Inácio Lula da Silva. Esse fato foi marcante por ter sido o primeiro grande ato da sociedade civil organizada no pós-endurecimento do regime e significado um grande passo para o processo de redemocratização, de acordo com Francisco Weffort, “logo a seguir (das greves de 1978/79) veio o processo de reforma partidária, quando surge o PT (Partido dos Trabalhadores). É um momento de recuperação do sistema partidário. Não é que a democracia dependa apenas disso, mas foi importante” (CAMACHO, 2008). Ou seja, além do projeto capitaneado pelo próprio governo, ocorreram, naquele momento, pressões sociais que acabaram influenciando no caminho seguido em direção à redemocratização. O que é bastante interessante de se perceber neste fato, é como o país sofre influência direta da cultura do automóvel, como se não bastasse a economia brasileira ser altamente dependente deste item, nossas instituições acabaram indiretamente por serem moldadas por esse setor.

O projeto político oficial de distensão do Regime, além de suas facetas políticas, teve também características econômicas, pois favoreceu a entrada de ideias e propostas neoliberais no país. Essas propostas, no entanto, só passaram a ser aplicadas na economia, de forma bastante tímida, no governo do General João Batista Figueiredo. O novo presidente ficou encarregado de finalizar o projeto de abertura política, terminando com a passagem do poder aos civis. Não à toa, após um período de imobilidade forçada, os sindicatos passaram em fins da década de 1970, adentrando ao início da década de 1980, a serem mais combativos (BRUM, 2009). Ou seja, no período João Figueiredo, ocorreu a ampliação da abertura, como também o agravamento da crise econômica.

No raciocínio de Renata Nascimento (2003), ocorreram quatro acontecimentos fundamentais para a compreensão da crise dos anos 1980: a) o segundo choque do petróleo de 1979; b) a recessão econômica dos países centrais; c) elevação das taxas de juros no mercado internacional, e, por fim; d) a moratória mexicana de agosto de 1982, tal crise contribuiu para a diminuição

de financiamentos externos a países periféricos, o que acarretou uma maior incapacidade do Estado brasileiro de se manter como indutor do desenvolvimento a partir de grandes obras. Assim, devido a este quadro de crise econômica e a abertura política, o presidente João Batista Figueiredo se viu forçado a adotar novas medidas que não aquelas seguidas nos outros governos militares, não que ele não tenha tentado a mesma fórmula desenvolvimentista adotada até então. Chegou-se mesmo a ser proposto o III Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, que, segundo um de seus preceitos visava à intervenção estatal na economia da mesma forma que os anteriores, mas ele foi abandonado por causa do extremo enfraquecimento da economia brasileira (BRUM, 2009). Nas palavras de Vivian Helena Capacle,

do final do ano de 1980 a 1984, a economia brasileira entrou em recessão, passando a ser conduzida pela disponibilidade de financiamentos externos. Os investimentos sobre a infra-estrutura que até então eram ascendentes passaram a apresentar uma trajetória inversa, chegando a alcançar um nível abaixo dos 2% do PIB (2007, p. 8).

Dessa forma, o país deixou de administrar a economia para ser administrado por ela, no sentido de que as maiores preocupações estatais se voltarem apenas para a melhora do contexto econômico do país, deixando de lado diversas outras questões de relevância nacional. Assim, intervenções estatais na infraestrutura de transportes, durante os anos do General Figueiredo na presidência, se deram de forma bastante claudicante, tendo as rodovias federais variado em sua extensão tanto negativa quanto positivamente muito pouco, como pode ser visto na **Tabela 4**. Nesse sentido, Arnaldo Carneiro-Filho argumentou que “a recessão econômica da década de 80 impossibilitou que recursos públicos e privados mantivessem os caros e ambiciosos programas de desenvolvimento para a Amazônia.” (TORRES *et al.*, 2005, p. 189). Já nas palavras de Capacle,

a evolução da economia brasileira a partir de 1980 é marcada por uma deterioração financeira do Estado frente às necessidades de políticas de desenvolvimento e crescimento econômico. As políticas econômicas de períodos anteriores, voltadas à industrialização e à promoção de elevadas taxas de crescimento econômico em muito dependeram da capacidade de investimento do Estado e de seu papel como principal financiador dos investimentos privados (2007, p. 5).

Assim, devido à fraqueza estatal e ao contexto internacional adverso, ainda nos anos do General Figueiredo no poder, o país começou a seguir certos preceitos neoliberais. Sobre isso, Renata Nascimento argumentou que “a década de 80 também é marcada pelo modesto início do processo de privatização no Brasil. [...] A privatização passou a ser vista, de forma mais explícita, como um mecanismo para a reforma do Estado somente na década de 90.” (2003, p. 194). O que significa dizer que as primeiras e tímidas privatizações ocorreram ainda sob o controle militar. Com o fim do Regime, esse movimento se torna hegemônico, acabando com um ciclo desenvolvimentista, de indução da economia pelo Estado e a implantação de uma nova lógica influenciada diretamente e ativamente pelo contexto externo.

Em resumo, os diversos governos militares tiveram como característica principal as propostas desenvolvimentistas, o autoritarismo e a base na tecnocracia, e, de uma forma geral, se legitimavam na área econômica. Nas palavras de Argemiro Brum, “os governos militares haviam baseado a sua legitimidade no desempenho positivo da economia” (2009, p. 392). Dessa maneira, a crise dos anos 1980, somada ao projeto, e o consequente processo de abertura fizeram com que o regime chegasse ao seu fim. A recessão enfrentada pelo país entre os anos de 1981-83 significou uma perda ainda maior de legitimidade do regime, que já vinha em queda desde o fim do *milagre econômico*. Sendo que, neste contexto, até mesmo questões vistas como estratégicas para segurança nacional caíram por terra, assim o III

PND que chegou mesmo a ser proposto pelo governo nunca saiu do papel, e assim a região amazônica como principal área de intervenção dos grandes projetos militares começou a ficar para trás na nova lógica que surgia na cúpula governamental, o neoliberalismo.

1.5 Neoliberalismo à moda tupiniquim (1985-2003)

O fim do Regime militar significou diversas mudanças no Brasil, tanto econômica quanto politicamente. No entanto essas mudanças não se deveram única e exclusivamente ao próprio ocaso do Regime, mas também ao contexto internacional que estava em plena ebulição, com o princípio do processo de distensão (Glasnost) do governo Mikhail Serguéievich Gorbatchev (1931) na União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, em 1985, o socialismo real começa a cair por terra e conseqüentemente a guerra fria se arrefece, o que significou a vitória do capitalismo sobre o socialismo, neste contexto. Obviamente que o socialismo como ideologia não perde sua força, vide os diversos partidos comunistas ou socialistas que continuaram a pulular ao redor do globo. No entanto o mundo bipolar com uma grande potência representando cada lado da disputa socialismo/capitalismo cai por terra, e, ao menos momentaneamente, o poder das doutrinas capitalistas sopradas do norte (EUA) ganharam uma musculatura que não tinham anteriormente, pois sua influência se tornou quase que global, assim, como naquele momento, os principais países capitalistas do mundo viviam sob uma onda neoliberal – exemplarmente, EUA e Inglaterra, com seus líderes Margaret Hilda Thatcher (1925) e Ronald Wilson Reagan (1911/2004), respectivamente –, as políticas econômico-sociais brasileiras sofreram forte influência desse novo desenho geopolítico internacional.

Como visto, ainda nos primeiros anos da década de 1980, no governo militar do General Figueiredo, já era possível perceber atitudes governamentais no sentido dos preceitos neoliberais, como o tímido início do processo de desestatização

ocorrido desde princípios de 1980. Nas palavras de Renata Nascimento, “a década de 80 também é marcada pelo modesto início do processo de privatização no Brasil.” (2003, p. 194), porém, “a privatização passou a ser vista, de forma mais explícita, como um mecanismo para a reforma do Estado somente na década de 90” (Ibiden, p. 194). Talvez o principal seguidor desse tipo de reforma neoliberal no Brasil foi o intelectual e ex-ministro de Estado Luiz Carlos Bresser-Pereira (1934), alguns anos mais tarde.

O neoliberalismo, como ideologia econômica dominante, dá, portanto, seus primeiros passos no Brasil nos anos 1980 se consolidando nos anos 1990. O governo de Fernando Henrique Cardoso foi, sem dúvida alguma, o auge deste processo. Sem, é claro, deixar de reconhecer a importância dos anos de Fernando Collor de Mello à frente da máquina estatal e suas opções claramente neoliberais que contribuíram de forma estruturante no processo de reabertura da economia nacional e a consequente onda neoliberal dos anos 1990, que teve como um dos seus pontos fundamentais a abertura econômica e a posterior entrada de novas indústrias automotivas no país. Apesar de o governo tampão de Itamar Franco ter refreado um pouco este processo, sem ter tido força, ou mesmo o intuito de barrar tal fenômeno.

Compreender o neoliberalismo nacional é uma forma de perceber as opções político-econômicas dos anos 80 e principalmente dos anos 90, e como se modificou a estrutura do Estado.

TRANSIÇÃO POLÍTICO-SOCIAL E CRISE ECONÔMICA: O BRASIL PÓS-TRAUMA DITATORIAL

O governo do presidente José Sarney (1985/90), assim como o do presidente João Batista Figueiredo, já começou com um enorme desafio devido ao contexto internacional da queda do bipolarismo geopolítico, como também à situação de transição em que o país se encontrava. Como se não bastassem estes problemas, o novo presidente se viu numa situação delicada por ter sido eleito como vice-presidente, e não para ser o líder naquele processo. A morte de Tancredo Neves,

o presidente eleito, antes mesmo de assumir, causou um impacto muito grande no âmago do processo político de então. Nas palavras de Boris Fausto, “Sarney tinha sido imposto ao PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro) e era um opositor de última hora” (1997, p. 519). Ou seja, não tinha a representatividade do político mineiro, um dos líderes no movimento de “diretas já”, que culminou na eleição de presidentes civis. Assim, além de enfrentar os diversos problemas advindos da economia e os que se relacionavam com o processo de democratização, José Sarney teve ainda de contornar a questão da legitimidade.

Procurando alcançar a legitimidade necessária para que a transição fosse tranquila, o presidente teria que mais uma vez, repetindo a história, referendar-se na economia, entretanto, apesar de ter encontrado um quadro econômico menos grave que em anos anteriores (FAUSTO, 1997), ele também não era de fato animador, a queda do preço internacional do petróleo veio a ser um alento, mas não significou tranquilidade econômica. Tanto que, já no ano de 1986, o governo foi forçado a lançar o plano Cruzado como medida de combate à inflação, a qual, entretanto, chegou mesmo a se fortalecer e tornou-se posteriormente uma hiperinflação. Com isso o novo plano executou uma reforma radical no contexto monetário (BRUM, 2009)³⁶.

Juntando-se esses problemas econômicos, como inflação, dívidas interna e externa, com os preceitos da política neoliberal que vinha ganhando força não só no Brasil, mas também em outros países latino-americanos, nas palavras de Renata Nascimento, “o processo inflacionário e a crise fiscal dos anos 80 não são fenômenos que ocorrem só no Brasil. Vários países latino-americanos sofrem desses mesmos males” (2003, p. 195), o que

³⁶ “A 28 de fevereiro de 1986, Sarney anunciou ao país o Plano Cruzado através de uma rede nacional de rádio e televisão. O cruzeiro seria substituído por uma nova moeda forte – o cruzado – na proporção de 1000 por 1; a indexação foi abolida; os preços e a taxa de câmbio foram congelados por prazo indeterminado e os aluguéis, por um ano.” (FAUSTO, 1997, p. 522).

acirrou as mudanças do sistema econômico internacional no sentido da hegemonia neoliberal, que, no entanto, será discutido mais adiante.

O Estado estando numa situação bastante crítica em relação à economia se viu sem solução após o fracasso do Plano Cruzado, e a crise das contas externas proteladas por esse plano chegam a uma posição insustentável e obrigou o Brasil a declarar moratória em 1987 (FAUSTO, 1997). Assim o país opta, de fato, por uma política neoliberal fazendo com que os anos do presidente José Sarney sejam marcados pela metamorfose e estreitamento da agenda pública, com uma proposta minimalista de Estado (DINIZ, 1997). O Estado, “configurava-se, portanto, o estreitamento da agenda pública delineando-se de fato os contornos de uma pauta minimalista, em que a questão social perde espaço e os aspectos econômicos ligados ao controle da inflação adquirem primazia.” (DINIZ, 1997, p.117)³⁷. Assim o Brasil, juntamente com outros países daquele contexto internacional demonstrado em 1989, instrumentalizara a sua prática neoliberal através do famoso Consenso de Washington, que previa dez ações básicas aos Estados participantes. De acordo com Renata Nascimento, as ações deveriam ser “a disciplina fiscal, a prioridade do gasto público para educação e saúde, a reforma fiscal, as taxas de juros positivas geradas no mercado, o câmbio competitivo, a política comercial liberal, a abertura dos investimentos diretos estrangeiros, a privatização, a desregulamentação e, por fim, a defesa da propriedade privada no sentido de redução do papel do Estado” (2003, p. 195). Ou seja, aquela forma de intervenção na economia que era normal na política brasileira deixou de ser preponderante, em relação especificamente à questão dos transportes fica demonstrada a fraqueza ou a não intenção de

³⁷ Nas palavras da autora, “entre os novos itens da agenda, no Brasil, o tema da reforma do Estado adquiriu centralidade crescente a partir dos últimos anos da década de 80. Paralelamente ao agravamento do processo inflacionário, a consciência da deterioração do antigo modelo de Estado transformou-se em um dos principais desafios que se impuseram progressivamente aos governos da Nova República.” (Diniz, 1997, pp.175-176).

intervenção estatal no quase estancamento dos investimentos no setor durante o governo Sarney. Obviamente que isso se deu por essa mudança dos rumos nos modos de indução do desenvolvimento, como visto, pelo consenso de Washington, a criação e manutenção de infraestrutura fica em segundo plano, tendo o Estado o desafio de se tornar menor e financeiramente mais saudável, daí também o arrefecimento em investimentos.

Portanto o contexto internacional, a falência financeira do Estado e o pacto político de instituição da Nova República que buscava o fim do modelo de desenvolvimento adotado pelos militares (DINIZ, 1997), levaram o Brasil na década de 1980 a perder e, mesmo, a abandonar, sua capacidade de investimento em infraestrutura. “a penúria financeira pôs o governo numa situação de quase imobilismo.” (BRUM, 2009, p. 435). O que significa dizer que os anos 80 e, principalmente, o governo José Sarney, representaram o fim da era do “desenvolvimentismo” brasileiro e a busca de um novo modelo de desenvolvimento, seguindo os preceitos neoliberais.

Mas não só este quadro colaborou para essa guinada rumo ao neoliberalismo, a própria Constituição de 1988 ajudou no redirecionamento dos gastos públicos, afastando os investimentos do Estado para setores como o de infraestrutura,

assim sendo, a privatização se tornou o objeto central da política econômica dos anos 90, como forma a combater a crise do Estado, uma vez que a dívida líquida do setor público se tornava cada vez mais onerosa e refletia na dinâmica de crescimento econômico. Sendo assim, as decisões de investimentos seriam transferidas à iniciativa privada em resposta à situação deteriorante das finanças públicas (CAPACLE, 2007, p. 22).

Consequentemente, a partir daí, o Estado brasileiro passou a ser guiado pela lógica neoliberal em detrimento do antigo Estado desenvolvimentista.

A VITÓRIA NEOLIBERAL: OS ANOS 1990

Uma das principais marcas dos anos posteriores ao fim do processo de transição político-institucional brasileiro é, sem dúvida alguma, o imenso esforço feito no sentido de desestatização da economia. Dessa forma, apesar dos diversos percalços vividos no âmbito político do início dos anos 1990, tanto o presidente Fernando Collor de Melo quanto o presidente Itamar Franco (1992/94), chegando ao presidente Fernando Henrique Cardoso (1995/2002), todos seguiram a cartilha neoliberal de privatização da empresa pública, iniciada, como visto, de forma tímida ainda no governo militar de João Figueiredo. Assim, os anos 1990 são referenciais na mudança da função que o Estado brasileiro se propunha até então; as propostas de desenvolvimento induzidas pelo agente estatal caem por terra e dão lugar ao chamado Estado regulador ou Estado mínimo, no qual os agentes econômicos são os novos condutores do desenvolvimento nacional.

A cartilha neoliberal forjada no consenso de Washington passou a ser perceptivelmente implantado no país com a chegada de Fernando Collor ao poder (DINIZ, 1997). Para tanto, o processo de privatização se exacerbou durante os anos do alagoano na presidência, incrementando o processo iniciado nos anos 1980 através do Plano Nacional de Desestatização – PND³⁸. Nesse momento, o Brasil entra de vez no círculo dos países que orbitam nessa lógica, como diversos outros países latino-americanos como Argentina, México, Chile dentre outros. Nas palavras da própria Eli Diniz,

o governo Collor (fevereiro de 1990 a setembro de 1992) inaugurou uma nova fase, marcada por uma orientação nitidamente liberal, que implicaria atribuir prioridade à liberalização da economia, com ênfase na abertura comercial, e à redução da intervenção do Estado na esfera econômica (1997, p. 145).

³⁸ Não confundir com o PND – Plano Nacional de Desenvolvimento dos Militares.

Com isso, o Estado brasileiro retirou as imensas taxas protecionistas que impediam a entrada do Brasil no clube dos países com economias neoliberais. Nas palavras de Vivian Capacle, “O Plano Collor I (março/1990) foi o primeiro plano econômico que enfatizou as propostas neoliberais do Consenso de Washington, promovendo a liberalização do comércio e a privatização de empresas que eram consideradas onerosas aos cofres públicos.” (2007, p. 17). É bastante elucidativa dessa política de abertura econômica uma famosa frase do então presidente sobre os automóveis nacionais, “nossos carros são verdadeiras carroças.”. Ou seja, através dessa política neoliberal de Estado, apesar da pouca intervenção de forma direta nos rumos do desenvolvimento nacional, o governo de Fernando Collor reforçou, mesmo que de forma indireta, a opção rodoviarista brasileira. Para Eli Diniz (1997), ao encarnar na pele o papel de líder modernizador, o presidente contribuiu para que esse elemento rodoviarista se fortificasse no Brasil, apesar de não ter investido divisas federais na construção de novas estradas.

Outro ponto observável através da mesma frase de Fernando Collor é a mudança no sentido de como a economia nacional deve ser industrializada, pois, enquanto anteriormente o país tinha como característica uma tentativa de industrialização nacional, com a abertura econômica promovida no início dos anos noventa, permitiu-se a entrada irrestrita do capital de indústria externa. Nesse sentido, Noval Benaion argumentou que, “até meados dos anos 1980, havia ainda no Brasil alguma preocupação por parte de seus governos e de suas elites com a construção de um Estado industrial de marca nacional” (2006, p. 309). De acordo com o próprio autor, o governo Fernando Collor marcou, portanto, a quebra da tradicional política do nacional-desenvolvimentismo. Foi Fernando Collor “quem, pela primeira vez na história da Nova República, se encarregou de desconstruir o projeto que tinha reinado no país dos anos 1930 aos 1980, e de consolidar o receituário neoliberal a ser seguido pelo país nos anos seguintes” (BENAION, 2006, p. 310).

Apesar de ter sido bem sucedido na implantação dos preceitos neoliberais à economia brasileira durante seu tempo no governo, Fernando Collor teve de enfrentar diversas denúncias de corrupção que criou uma enorme crise política culminando em seu *impeachment* em fins de 1992, o que levou ao poder seu vice-presidente, o político mineiro Itamar Franco. O novo presidente teve, portanto, que enfrentar um enorme desafio político, visto que o país mal tinha saído de um longo período ditatorial e já se encontrava num momento de crise de legitimidade. Como se não bastasse o desafio político, a economia nacional passava, já há alguns anos, por problemas advindos do esgotamento do modelo desenvolvimentista adotado por longos anos no Brasil. Assim, um dos marcos nos anos de Itamar Franco à frente da máquina pública acabou sendo um pequeno refreamento do processo de privatização estatal, até mesmo pela necessidade de legitimação de seu governo, o que significava tentar um desatrelamento à imagem das políticas de Fernando Collor, que, no entanto, não foram plenamente abandonadas pelo contexto internacional propenso ao processo de desestatização da economia. No entanto, sem dúvida alguma, o governo Itamar Franco entrou para a história por ter sido o momento em que o Brasil conseguiu de fato colocar em funcionamento um plano monetário de fortalecimento da moeda como pregado pelo consenso de Washington. Dessa forma, a implantação do Plano Real (julho de 1994) pode ser vista como um ponto fundamental da política neoliberal que se exacerbou no governo subsequente de Fernando Henrique Cardoso, o ministro da economia daquele momento. Portanto o governo Itamar Franco, devido ao seu curto período, ao seu foco, à situação de exceção política e ao contexto internacional, juntando-se com o novo projeto de desenvolvimento nacional que começou a ganhar força ainda no fim do período militar, não teve uma grande influência no rodoviarismo brasileiro³⁹.

³⁹ Apesar de, em seu governo, Itamar Franco ter sido um grande negociador para a implantação de uma fábrica da Mercedes Benz em Juiz de Fora (MG), sua cidade de origem, o que veio a se concretizar dois anos após sua saída da presidência.

A implantação do Plano Real ajudou a pavimentar o caminho seguido pelo sucessor de Itamar Franco na presidência, FHC, ao chegar ao poder, se deparou com um Estado em transformação e potencializou esse processo, seguindo de forma plena os ensinamentos do propalado consenso de Washington, para tanto, no contexto do sistema de transportes nacional, FHC iniciou, já no ano de 1995, o processo de privatização das rodovias federais, algo ainda inédito nas políticas neoliberais adotadas por seus antecessores⁴⁰. No entanto essa política de privatização do setor rodoviário não ocorreu de forma a abranger todo o território nacional, devido à especificidade desse mercado, pois não era possível utilizar esse modelo em toda a infraestrutura rodoviária visto que a maior parte das vias de rodagem nacionais não seriam lucrativas para as concessionárias, devido ao elevado custo para a manutenção das rodovias e a rentabilidade de longo prazo que este tipo de investimento exige, o que afugentou, em algumas regiões, a iniciativa privada (MITERHOF, 2000).

As ferrovias federais demoraram um pouco mais para entrar no processo de privatização que só foi iniciado no segundo governo de Fernando Henrique, em 1999, apesar de parte dessa malha, já no ano de 1997, ter sido passada à iniciativa privada com a venda da Companhia Vale do Rio Doce, que levou consigo duas linhas férreas que transportavam basicamente minério; foram elas, a Estrada de Ferro Vitória/Minas e a Estrada de Ferro Carajás.

Para Noval Benaion (2006), FHC foi o grande responsável por colocar o Brasil dentro da lógica internacional do neoliberalismo, através de sua agenda privatizadora. Nas palavras de Renata Nascimento,

no início do governo Fernando Henrique, é elaborado o Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado, no qual o Estado 'deixa

⁴⁰ De acordo com o sítio da Agência Nacional de Transportes Terrestres, criada exatamente devido à necessidade de agências reguladoras num contexto de privatizações, em 1995 foram passadas à responsabilidade da iniciativa privada 858,6 km de rodovias federais.

de ser o responsável direto pelo desenvolvimento econômico e social pela via da produção de bens e serviços, para fortalecer-se na função de promotor e regulador desse desenvolvimento' (2003, pp. 198-199).

Complementando que,

nesse contexto, a privatização de várias empresas estatais e a concessão da exploração privada de setores considerados estratégicos ou de bens e serviços de utilidade pública levaram o governo a constituir as agências reguladoras, com o argumento de que, dessa forma, mesmo com a privatização, o Estado não desapareceria, ele apenas mudaria de figura, deixando de cumprir o papel de provedor e passando a assumir as responsabilidades de regulador. [...] O objetivo desse processo era focalizar a participação do Estado na economia através de funções regulatórias, capacitando-o para uma atuação mais seletiva e, portanto, mais eficaz. (2003, p.200).

Assim, o Estado, no governo FHC, muda completamente de figura criando novas formas de relação entre este e a economia, o que, segundo Sérgio Costa *et al* (2001), significou no plano do rodoviarismo nacional o fim de uma forma desse fenômeno que se hegemonizou ainda nos tempos de JK, já que, neste momento, o país deixa de financiar de forma direta a expansão rodoviária. No entanto, ainda assim, no início do governo FHC, chegou-se a ter propostas de indução do crescimento rodoviário pelo Estado, através dos Planos Plurianuais – PPA,

os programas *Brasil em Ação* (PPA 1996-1999) e *Avança Brasil* (PPA 2000-2003), realizados respectivamente durante o primeiro e o segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso, faziam parte de uma estratégia de integração da Amazônia ao espaço produ-

tivo brasileiro e de consolidação da política de integração regional da América do Sul. Para reduzir os gargalos detectados, recursos consideráveis foram aplicados (THÉRY, 2005, p. 41)

Ou seja, mesmo com um menor investimento do Estado, visto que,

na década de 1990 praticamente não foi recuperada a capacidade de investimento em infra-estrutura por parte do Estado [...]. Uma política econômica centrada no austero ajuste fiscal e novos cortes de investimentos se repetiu, aliada a um contexto econômico e político de afastamento do Estado das intervenções nos investimentos (CAPACLE, 2007, p. 16).

Foram senão tentadas, ao menos, planejadas intervenções, mesmo que mais tímidas do que as que tradicionalmente ocorriam no país. Sendo que os principais projetos para a Amazônia do programa *Brasil em Ação* (PPA 1996-1999), visavam à recuperação das estradas BR-364 (Brasília-Acre) e BR-163 (Cuiabá-Santarém), o asfaltamento da BR-174⁴¹ (Manaus-Boa Vista), a implantação das hidrovias do Araguaia – Tocantins e do Madeira, o gasoduto de Urucu e a linha de alta tensão conectando Tucuruí a Altamira e Itaituba. Já no programa *Avança Brasil* (PPA 2000-2003), na busca da incorporação efetiva de territórios mais ocidentais da Amazônia ao Sul-Sudeste, os principais eixos foram as hidrovias e duas rodovias norte-sul, Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus-Boa Vista-Venezuela (THÉRY, 2005).

De toda forma, é necessário perceber que essas propostas não iam contra a cartilha neoliberal, uma vez que visavam não à busca do até então propalado desenvolvimento, mas buscavam

⁴¹ O que de fato veio a ocorrer, tendo sido entregue a obra concluída no ano de 1998. A abertura desta estrada ocorreu no governo militar entre os anos de 1972-77.

sim, através da mudança daquele discurso civilizatório e desenvolvimentista, um novo discurso economicista. Ou seja, a rodovia passa a ser um meio de integração da economia brasileira à economia mundial, ela passa a ser vista, juntamente com as outras modalidades de transporte, como infraestrutura econômica, forma de minimizar o custo Brasil (COSTA *et al*, 2001). “As rodovias, portanto, são agora tratadas sob a perspectiva da redução de custos de transporte e não mais como fator *per se* de desenvolvimento.” (COSTA *et al*, 2001, p. 77).

Assim, a novidade destes programas na política nacional se dá pela assimilação de um novo modelo de intervenção estatal na economia, a partir de então, o governo assume a iniciativa privada como parceira dos projetos propostos. Dos R\$70 bilhões que deveriam ser investidos no primeiro PPA, pouco mais de 20% deveriam advir da iniciativa privada, enquanto, no segundo programa, essa fatia aumentou para 33% dos R\$317 bilhões que deveriam ser investidos (de acordo com o site oficial do programa avança Brasil). Essa relação do Estado com a iniciativa privada foi denominada PPP's – Parcerias Público-Privadas, num claro contorno de política neoliberal. Dentre os pontos previstos pelos dois programas estava a forma *estratégica* a “descentralização de rodovias federais” assim como a “manutenção de rodovias em regime de gestão terceirizada”, ou seja, parte da malha rodoviária nacional foi passada para iniciativa privada como forma de diminuição do Estado. No entanto, boa parte dos projetos inicialmente previstos não foram postos em prática devido a diversas crises internacionais enfrentadas pelo governo, como as da Argentina (2001), do México (1994), da Rússia (1998), dos Tigres asiáticos (1997) dentre outras.

Portanto, nos anos de Fernando Henrique Cardoso, ocorre no Brasil a mudança da função do Estado com um enorme engajamento da máquina estatal e a conseqüente transferência de setores considerados estratégicos até então como energia, telecomunicações e transportes do Estado para a iniciativa privada, e a transformação do Estado em mero agente regulador das novas empresas privadas que surgiram da “costela de Adão”, ou melhor do próprio Estado.

1.6 O desenvolvimentismo do novo século

A chegada do ex-sindicalista Luiz Inácio Lula da Silva é um marco na história política nacional não só por se tratar de um elemento advindo das camadas mais populares do país, o que parafraseando o próprio presidente, “nunca antes na história deste país” isso havia ocorrido, todos os 29 presidentes anteriores a ele saíram de camadas mais abastadas da população, mas também por, de certa maneira, significar um resgate da antiga e robusta característica brasileira do desenvolvimentismo como a política econômica governamental. Após o esgotamento desta proposta em princípios da década de 1980 e a exacerbação das políticas neoliberais nos anos 1990, a retomada das propostas desenvolvimentistas significaram o re-fortalecimento do Estado e de seu poder interventor.

Obviamente que este desenvolvimentismo do novo milênio vem envolto em uma nova carcaça, devido a uma realidade diversa daquela em que os antigos preceitos desenvolvimentistas eram aplicados. A queda do bipolarismo mundial na década de 1980 não significou a ascensão dos EUA a líder único e incontestável, a nível planetário, como acreditado por muitos, mas significou uma reorientação geopolítica e econômica. Em relação às nações, pode-se citar os blocos político-econômicos regionais, e, em relação às empresas, é possível pensar nos megaconglomerados de abrangência mundial. Assim, a busca de financiamentos externos via relações entre países não se mostra mais possível da mesma forma como anteriormente, nesse novo quadro, as relações econômicas das nações passaram a ser pautadas também com esses grandes conglomerados econômicos e blocos político-econômicos, e, nesse contexto, as parcerias público-privadas (PPP's) se mantiveram na política econômica do governo atual, mas de forma menos pujante que nos anos de FHC.

Diferentemente do antigo presidente, Luiz Inácio Lula da Silva optou em seu governo por um desenvolvimentismo do novo milênio, ou seja, as PPP's se mantiveram, mas proporcionalmente são menos relevantes, enquanto nos programas de

FHC, o investimento previsto para as empresas chegavam a mais de 30% (vide site *Avança Brasil*); no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), este percentual baixa consideravelmente para menos de 5% de acordo com informações do próprio sítio eletrônico do programa, a comparação destes programas não se dá apenas devido à sucessão de um presidente pelo outro, mas também e principalmente devido aos principais projetos de infraestrutura contemplados no programa *Avança Brasil* (PPA 2000-2003) continuaram no Programa Plurianual (PPA) 2004-2007 já no primeiro governo Lula (THÉRY, 2005). Ou seja, a BR-319 continuou em pauta. No entanto os dados do percentual investido pelo governo e pela iniciativa privada servem para contrapor o neoliberalismo dos anos 1990, com o que se pode chamar de *neo-desenvolvimentismo*⁴² do início do milênio.

O PAC programa bastante parecido com o Plano de Metas dos anos de JK, por sua intenção de intervenção em diversas áreas, tem cinco pontos principais de investimento: 1 Transporte; 2 Energia; 3 Saneamento; 4 Habitação; 5 Recursos hídricos. Tendo três eixos principais de aporte de verbas, que são a criação das infraestruturas logística, com R\$58,3 bilhões em investimentos; energética, com R\$274,8 bilhões; e, por fim, social e urbana, com R\$170,8 bilhões (de acordo com o site oficial do Programa de Aceleração do Crescimento). Esses dados são fundamentais na compreensão da magnitude do programa, o que ajuda na percepção do governo como interventor da economia e, conseqüentemente, no desenvolvimento nacional. No entanto, mais importante do que a percepção do todo, o argumento que é de interesse aqui, se dá em relação à questão dos transportes, ou melhor, à questão do rodoviarismo nacional. Assim, o vigoroso crescimento da malha rodoviária nos primeiros anos do governo Lula é bastante elucidativo dessa importância, enquanto em 2003

⁴² O autor coloca o termo neo-desenvolvimentismo aqui por acreditar que o governo de Luiz Inácio Lula da Silva tem traços desenvolvimentistas, no entanto, com uma roupagem pós-neoliberalismo brasileiro, o que significa dizer que o governo mantém certas características do período anterior, como as próprias PPP's podem servir de exemplo.

o Brasil tinha 1,597,377 km de extensão total das rodovias federais, no ano de 2007 elas já chegavam a 1,765,278 km (DNIT, 2008).

Os dados acerca das metas físicas dos planos de infraestrutura logística do PAC entre os anos de 2007 e 2010 demonstram discrepância entre os modais rodoviário e ferroviário, pois enquanto o primeiro visava a estruturação de 43.337 km, o segundo se resumia a parcos 2.518 km (PAC, 2010). Já a Tabela 5 demonstra a pujança do modal rodoviário perante os demais modais através dos investimentos que cada um recebe, sendo que aproximadamente 57% de todo investimento em infraestrutura logística entre os anos de 2007 e 2010 corresponde ao modal rodoviário.

Modal	2007	2008-2010	Total em bilhões de Reais
Rodovias	8,1	25,3	33,4
Ferrovias	1,7	6,2	7,9
Portos	0,6	2,1	2,7
Aeroportos	0,9	2,1	3,0
Hidrovias	0,3	0,4	0,7
Marinha Mercante	1,8	8,8	10,6
Total	13,4	44,9	58,3

Tabela 5 – Previsão de investimento em infraestrutura logística 2007/2010.

Fonte: PAC, 2010.

Independentemente do tamanho da malha rodoviária herdada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, assim como não é necessário confirmar se tais investimentos foram feitos, pois isto é algo de difícil afirmação devido à proximidade temporal com os anos de Lula à frente da máquina estatal, apenas as intenções de investimentos de seu governo demonstram o quanto o automóvel tem preponderância no país sobre os outros modais de transporte.

Como se não bastasse as proposições do PAC, outro fato que é bastante elucidativo de como a importância do automóvel se mantém na realidade brasileira nos dias atuais, foram as medidas anti-crise adotadas pelo governo. No ano de 2008, uma crise econômica de proporções globais estourou, tratava-se de uma crise no principal país capitalista do mundo, os EUA. Essa crise afetou diretamente o sistema financeiro, respingando em diversos setores, inclusive no automobilístico. Assim, devido à enorme dependência da economia brasileira para com este setor, uma das principais ações do governo veio no sentido de baratear o preço dos automóveis, e, conseqüentemente, manter os empregos dessa indústria e, por fim, a economia brasileira menos exposta aos efeitos da crise. A redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI – proposta pelo governo no início de dezembro de 2008, poucos meses após o princípio da crise, tinha um prazo de apenas três meses, no entanto foi prorrogada por duas oportunidades posteriores, o que significou nove meses de incentivo direto do governo para a indústria automobilística (FOLHA ONLINE, 2009).

Portanto, em mais um governo, mesmo com suas características próprias, a opção pelo incentivo ao automóvel se mostra visível e demonstra mais uma vez a opulência desse modal de transporte no contexto do desenvolvimento nacional. Isto é também, de certa maneira, explicado pela origem de “chão de fábrica” do presidente Lula, sua personalidade política foi cunhada em embates com as fábricas automotivas, onde ele se formou como cidadão também, o que o coloca dentro daquele imaginário do automóvel como bem maior.

Considerações finais

O rodoviarismo no Brasil, apesar de ter mudado de forma no decorrer dos anos, sempre, desde sua implantação nos idos de 1950, ganhou força de diversas formas. É bastante elucidativa dessa exacerbação rodoviária brasileira a facilidade para a entrada de montadoras no país no decorrer tanto do período

desenvolvimentista assim como nos anos neoliberais, da mesma forma que a não assimilação de outros modais de transporte, que pode ser percebido especialmente no sucateamento da malha ferroviária nacional, que um dia chegou a ser o principal modal de transporte no país. Ou então, como exemplo disso, pode-se tomar a transferência da força do sindicalismo brasileiro nos anos dos governos militares dos empregados do Estado para os empregados das montadoras, vide os movimentos sindicais do ABC paulista.

O que pode se retirar disso é, portanto, que o rodoviário brasileiro extrapolou a questão apenas da pavimentação de estradas de rodagem, tornando-se um dos pilares da economia e até mesmo da política brasileira, para não dizer do modo como o brasileiro vê o carro, mesmo os líderes políticos, por exemplo, Fernando Collor e suas carroças, Itamar Franco e seu Fusca, ou Lula e a redução do IPI. Ou seja, independente da ideologia e dos rumos tomados pela economia nacional, o automóvel se tornou, devido às diversas opções históricas, num elemento fundamental do desenvolvimento do país, o que o coloca como peça de importância crucial para a compreensão do país e de suas opções e caminhos de desenvolvimento.

Capítulo 2

BR-319: uma estrada controversa!



Introdução

A estrada BR-319 (**Figura 2**) é, sem dúvida, alguma bastante peculiar em relação a todas as outras estradas federais brasileiras. Sua história tanto enquanto “viva” quanto em relação às propostas de seu renascimento a fazem única no contexto nacional. Assim, não é possível fazer qualquer discussão sobre o que levou ao seu projeto de repavimentação nas últimas duas décadas sem tentar compreender as razões tanto do seu surgimento quanto do seu ocaso, assim como a herança deixada, seja social, física ou psicossocial.

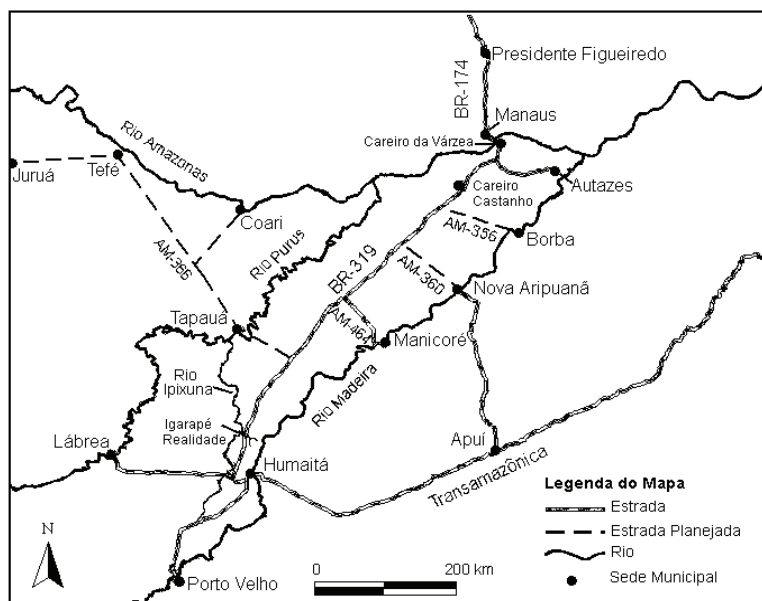


Figura 2 – Mapa do traçado BR-319.

Fonte: FEARNSSIDE & GRAÇA, 2009.

No primeiro tópico do capítulo, será discutida a estrada desde seu nascimento até sua morte, passando pelos significados e efeitos sociais deixados por ela, na busca da compreensão do porquê de ela ter surgido e também desaparecido. Já no segundo tópico, serão discutidos os principais argumentos utilizados por

opositores e defensores ao projeto de repavimentação, buscando dessa maneira compreender qual foram os motivos que levaram a tal proposta, visto aquela singularidade da estrada.

2.1 A BR-319 “VIVA”! E a “Crônica de uma morte anunciada”? A estrada entre os anos de 1973 e 1988.

Toda a história da BR-319 enquanto trafegável e mesmo após o seu ocaso é de crucial importância para, primeiro, delinear a singularidade dessa estrada e, segundo, buscar compreender o porquê de toda essa singularidade. Já que, através deste esforço, se torna possível a visualização da conformação geral do quadro em que a rodovia se insere, seja historicamente, seja a partir do seu legado e de seu significado social.

Portanto, nesse sentido, é de crucial importância tal esforço que, através de um resgate histórico, permitirá uma abordagem sociológica mais abalizada uma vez que essa ciência necessita de tal ferramenta.

O NASCIMENTO DA ESTRADA – AS RAZÕES E OS PORQUÊS DA BR 319 TER SIDO CONSTRUÍDA EM 1973

Antes de qualquer observação acerca da BR-319 e de sua construção, faz-se necessária uma pincelada em relação ao contexto geral de como se dava a ordenação territorial da região em relação aos transportes. Desta maneira, é possível observar que o território amazônico, devido à sua singularidade, às suas características naturais peculiares, teve durante um longo período uma ordenação geográfica em que, principalmente, os rios eram os meios de ligação entre as diversas povoações, até mesmo por elas só terem surgido devido aos próprios leitos d'água, o que significava maior respeito⁴³

⁴³ Dependendo do ponto de vista pode ser “maior respeito”, como pode ser completo subjuço do homem perante a natureza. Como aqui se pretende pensar questões relacionadas à conservação da natureza, opta-se pela expressão “maior respeito”.

para com as características da região. Mesmo tendo ocorrido algumas intervenções ou tentativas de intervenções nos meios de ligação das comunidades amazônicas em fins do século XIX e princípios do XX, como, por exemplo, a estrada de ferro Madeira-Mamoré⁴⁴ que cortou parte da selva no estado de Rondônia, o sentido geral desta ordenação se manteve voltado para o rio, não à toa, a mais famosa obra de Leandro Tocantins, datada de 1952⁴⁵, tem ainda o rio como ator principal.

Apenas nos anos da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek e da posterior transferência da capital federal para o Planalto Central é que surgiram novos projetos para uma ordenação territorial diversa, como, por exemplo, as rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre. Apesar desses novos projetos, a grandiosidade territorial da Amazônia, os inúmeros cursos d'água de tamanhos variados e as enormes dificuldades de derubada de grandes faixas de matas foram alguns dos empecilhos para que a região amazônica, em especial a Amazônia ocidental, não se encaixasse no modelo predominante de desenvolvimento, baseado na opção rodoviarista, adotado no resto do Brasil, especialmente a partir dos anos JK no governo (COSTA *et al.*, 2001), visto que, já nos idos da década de 1920, Washington Luís foi um grande defensor do automóvel e, conseqüentemente, das rodovias, tendo mesmo construído algumas.⁴⁶

Em outros momentos da vida política nacional, houve tentativas de mudança desse quadro, como, por exemplo, quando da vontade de *integração nacional* da era ditatorial (1964-1984), foram, senão construídas de fato, ao menos desenhadas ou mes-

⁴⁴ A estrada de ferro Madeira-Mamoré tem seus primeiros projetos datados de 1872, apesar de só ter sido de fato construída entre os anos de 1907 e 1912.

⁴⁵ Sobre a importância do curso d'água no cotidiano amazônico, o título da primeira obra de Leandro Tocantins é bastante sucinto e elucidativo: "O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia".

⁴⁶ Washington Luís foi marcante na opção rodoviarista brasileira tendo construído além da primeira rodovia entre Rio-São Paulo, a Rio-Petrópolis, como também fundou a Polícia Rodoviária Federal, então Polícia de Estradas, no ano de 1928.

mo iniciadas inúmeras estradas que cortavam a Amazônia em diversos sentidos – exemplarmente, Transamazônica e Perimetral Norte. Uma das poucas estradas planejadas pelo governo ditatorial para a região Norte, que realmente foi construída e asfaltada, foi a BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, trafegável de 1973, ano de sua conclusão, até 1988, ano da ocorrência da última viagem de ônibus de linha entre as duas capitais (FEARNSIDE & GRAÇA, 2009). De forma sucinta, esse foi o contexto do surgimento da BR-319.

Mas fica claro que a singularidade desta obra não se resume ao simples fato de estar localizada numa região, até então pouco explorada, da floresta, pois outras grandes obras foram feitas anterior e posteriormente à estrada na mesma região, num quadro similar. Em verdade, toda e qualquer obra é única⁴⁷, independente do intuito buscado e do contexto que tenha surgido. Assim, toda obra de infraestrutura tem sua própria história. Grandes hidrelétricas, ferrovias, e outras obras de porte, têm cada uma a sua singularidade, não há dúvida das diferenças de contexto, tanto no ambiente histórico-político quanto no ambiente físico-geográfico-biológico de obras como as incontáveis usinas hidrelétricas espalhadas pelo Brasil, Balbina-AM ou Três Marias-MG, exemplarmente, mesmo sendo, em teoria, obras similares. O caso das estradas especificamente, além daquelas singularidades, tem outras devido à própria magnitude do espaço que ocupam, mas principalmente, pela forma como se desenvolvem. Dito de outra forma, pela “vivacidade” que uma estrada tem ou pode ter.

Toda via de ligação entre localidades diversas tem, e sempre teve, a função de conectá-las para o intercâmbio de bens materiais, de pessoas e de informações (COSTA *et al.*, 2001). Neste sentido, enquanto alguns caminhos surgiram de forma “natural”

⁴⁷ Sobre a questão da unicidade de cada obra, pode-se mesmo referendá-la em discussões hermenêuticas, como trabalhado por autores como Hans-Georg Gadamer (2008) ou Jurgen Habermas (2003), porém, o intuito aqui buscado diz respeito a outras questões, que não filosóficas.

por essa necessidade de intercâmbio entre comunidades/povoados próximos, outros surgiram por imposições dos governos de cada região ou mesmo do governo central. Pode-se pensar, no primeiro caso, estradas como a União e Indústria, construída em 1861, ainda no Reinado de Don Pedro II, ligando as cidades de Petrópolis-RJ à Juiz de Fora-MG, já no segundo é possível citar a estrada Real, que liga as cidades de Parati (RJ) e Rio de Janeiro, então, principais cidades portuárias do Brasil, à região das minas, localidades como Ouro Preto e Mariana, e mais tardiamente, Diamantina, na região dos diamantes. Essa estrada foi construída em princípios do século XVIII, tendo em vista o controle do escoamento das riquezas produzidas no interior da colônia para a metrópole e foi, portanto, imposta pelos interesses da Coroa Portuguesa (DNIT, 2010). Ambas estradas surgiram devido à necessidade de trocas entre as localidades, mesmo que a primeira tenha surgido de uma necessidade percebida pelas próprias comunidades, enquanto a segunda nasceu, ou ao menos foi plenamente institucionalizada, por uma demanda do governo central, no caso, colonial.

Assim posto, e como colocado no capítulo anterior, a BR-319 fez parte dessa segunda lógica de construção de estradas, ou seja, foi algo imposto pelo governo central a partir de seus próprios interesses. No entanto, diferentemente da estrada União e Indústria e da própria estrada Real, que conectaram diversas comunidades em seus traçados⁴⁸, a BR-319, de forma similar a inúmeras estradas criadas, concentradamente, nos governos de JK e dos militares, teve como mote exatamente oportunizar o surgimento desses núcleos populacionais de que uma estrada necessita. No caso do presidente JK, a abertura das estradas abarcadas em seu plano de metas visava, além da própria conexão entre localidades, à indução da migração no sentido do interior

⁴⁸ Enquanto a estrada Real ligou diversas comunidades no interior do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, mas também induziu o surgimento de entrepostos, como cidade de Caxambu-MG, a estrada União e Indústria já surgiu com o traçado ligando as diversas comunidades entre as duas cidades.

do país, tentando, em última instância, o aumento da produção de alimentos, que era outra das metas do famoso plano. Em relação aos governos militares, outras lógicas foram agregadas a estes projetos rodoviários. E é dentro dessas propostas militares que surge a BR-319.

Como mencionado, os governos militares tiveram como uma de suas grandes preocupações a criação de infraestrutura básica para a nação, e já no ano de 1964, o governo recém-instituído lançou o novo Plano Nacional de Viação (PNV), tendo como prioridades a integração nacional a partir de Brasília, a garantia do escoamento da produção, o bem-estar nacional⁴⁹ e, por fim, a segurança nacional (DNIT, 2010). A BR-319 se encaixaria relativamente bem nesta situação. Em primeiro lugar, Manaus se tornaria integrado a Brasília de forma indireta, através de outras rodovias que a BR-319 conectaria nos arredores de Porto Velho, que é um nó da rede rodoviária na região⁵⁰. Em relação ao segundo ponto, por ter sido iniciada a construção da estrada no ano de 1968, ou seja, um ano depois da criação da Zona Franca e do Polo Industrial de Manaus, faz completo sentido a estruturação da obra em relação ao escoamento da produção. Por fim, mas não menos importante, a BR-319 condiz perfeitamente com a lógica de então da integração visando à segurança nacional, tendo em conta principalmente a noção da importância crescente da região amazônica para o país e para o mundo, buscando, em última instância, o controle territorial da região. Portanto, ao menos em teoria, os objetivos propostos pelos governantes foram alcançados⁵¹. Um documento do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DER-AM) de 1973 demonstra, mesmo de forma sucinta, essas características, argumentando que

⁴⁹ Não é elucidado claramente o que vem a ser “bem-estar nacional”.

⁵⁰ Nos arredores ou próximo a Porto Velho-RO, conectam-se rodovias como a BR-319, a BR-230 e BR-364.

⁵¹ Como não fica clara a questão do que vem a ser “bem-estar nacional” não é possível qualquer análise se a estrada alcançou este objetivo.

o interesse dos governos revolucionários em tornar mais harmonioso o desenvolvimento nacional, no sentido de alcançar um estágio socialmente mais justo e de atenuar as desigualdades espaciais e setoriais, gerou diretrizes para o planejamento global, que objetivavam a correção, tanto quanto possível dos desequilíbrios regionais. Tais critérios, além das finalidades econômicas da programação, alinham metas sociais destinadas a distribuir com maior equidade os benefícios líquidos capitalizados pela economia nacional. A integração social e econômica tomou sentido hegemônico nas METAS E BASES para ação do Governo Federal e, em regiões de escassa ocupação como a Amazônia, à finalidade de integração sócio-econômica, aliou-se a afirmação do poder pátrio e da segurança nacional. (AMAZONAS, 1973, p. 15)

O mesmo documento reitera essa função econômica da BR-319, especificamente, da seguinte maneira,

a contribuição deste projeto à economia da Amazônia Ocidental será a mais expressiva, vez que além da sua função de integração (está incluída no PIN) tem finalidades sobejamente econômicas ao integrar o maior pólo de desenvolvimento do Ocidente Amazônico à rede rodoviária nacional. (Ibidem, p. 21)⁵²

Para além destes interesses, o documento do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas também defende que a BR-319 teria a função de integração não só nacional, mas também sul-americana, ao conectar por terra as capitais brasileira e venezuelana (AMAZONAS, 1973), sem que, no entanto, tal afirmativa tenha sido satisfatoriamente elucidada, o ponto é que, de

⁵² A rodovia BR-319 é integrante do Programa de Integração Nacional, instituído pelo Decreto-Lei 1.106/70.

toda forma, por curto período, a parte brasileira desta conexão foi estruturada através da BR-319 e da BR-174⁵³, no entanto é necessário elucidar que essa segunda estrada foi apenas aberta entre os anos de 1972-74, sem que tenha sido pavimentada como a BR-319.

Entretanto, de acordo com Octávio Ianni (1991), as prioridades estatais iam muito além das assumidas, sendo que a, talvez, mais perversa delas tenha sido a posição governamental em pôr em prática um desenvolvimento baseado na expansão geográfica da fronteira econômica, levando, assim, as economias baseadas única e exclusivamente em bens primários, e deixando de lado regiões problemáticas, como no caso do Nordeste.⁵⁴ Para tanto, o governo incentivou maciçamente a migração no sentido Nordeste e Norte através da implantação de inúmeras rodovias conectando as duas regiões, a Transamazônica é o melhor e maior exemplo disso. Para Antônio Delfin Neto (ACRÍTICA, 2010), ex-ministro da economia do governo militar, as obras e o incentivo à migração se faziam extremamente necessários devido a inúmeras secas ocorridas na região Nordeste. Essa política se somou a outras, como, por exemplo, a criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) em 1970, no sítio desse instituto, pode-se mesmo ler que,

à época da criação do INCRA, mais do que reforma agrária, o governo incentivou a colonização da Amazônia. [Contingentes] de migrantes de vários estados do Brasil foram levados a ocupar as margens da estrada Transamazônica e empresas de variados ramos receberam incentivos fiscais para grandes projetos agropecuários (INCRA, 2010, p. s/n.).

⁵³ Não foi possível, através da pesquisa, confirmar se a parte venezuelana desta conexão tenha sido, na época, de fato, construída.

⁵⁴ O autor argumenta que, ao investir em grandes projetos na Amazônia e induzir a migração massiva de nordestinos, o governo optava por deixar aquela região sem grandes investimentos e, conseqüentemente, sem a solução de seus problemas.

Reiterando tais colocações, de acordo com o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da BR-319, “as medidas adotadas a partir do governo de Castelo Branco, chamadas de *Operação Amazônia* (1965-1967), tinham como objetivo a ocupação, o desenvolvimento e a integração da Amazônia ao restante do país” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 26).

Com isso, fica bastante claro o objetivo de integração tanto geográfica quanto econômica de extensas áreas do país, notadamente, no Norte. Este projeto de ocupação acabou por se mostrar relativamente bem sucedido, o que levou a uma grande expansão da fronteira agrícola nacional e a um enorme *boom* populacional na região Norte.

Portanto o contexto do surgimento da BR-319 é bastante visível, a estrada fazia parte de um grande projeto de integração geográfica e de dinamização da economia regional. Só que o caso desta estrada se torna um pouco mais complexo devido a fatores de sua construção, para tanto, Philip Fearnside é bastante crítico ao argumentar que,

os dirigentes militares brasileiros no início dos anos 1970 iniciaram uma vasta rede de rodovias na Amazônia, simplesmente desenhando linhas no mapa e ordenando a construção das rodovias. No caso da BR-319, o próprio exército a construiu nos anos 1972 e 1973. Nenhum estudo dos custos e benefícios econômicos foi realizado antes desta decisão, muito menos estudos sobre os impactos ambientais. (2008, p. s/n)

O mesmo autor acrescentou em outro texto que,

a política governamental requereu na época que todas as rodovias fossem primeiramente construídas como estradas sem pavimento, e apenas seriam pavimentadas depois de decorrido um período de anos e se justificado pelo tráfego na estrada. No caso da BR-319, porém, foi aberta uma exceção especial e a rodovia foi pavimentada imediatamente na hora da construção. (2009, p. 20)

O documento do DER-AM chega mesmo a afirmar que “os consultores da BR-319 deixaram de estimar o tráfego esperado para a Rodovia, vez que, àquela data, a maior ênfase do projeto correspondia à função integração.” (AMAZONAS, 1973, p. 43). Ou seja, tal fato demonstra a supracitada singularidade da BR-319, ao mesmo tempo em que deixa, de forma bastante clara, algumas das principais razões da construção da estrada, dizendo respeito às propostas de integração e segurança nacional, ou então, à própria *crença* de que a Zona Franca de Manaus criaria um tráfego suficientemente grande que justificasse a manutenção da estrada, ajudando também a dinamizar a economia.

Desta forma, em última análise, a BR-319 surgiu com um pano de fundo de políticas macroestruturais do governo federal, o que não significou que a estrada tenha tido o mesmo destino de outras tantas da região, sendo assim bastante singular em relação ao seu destino e ao fato já citado de que em grande parte de seu traçado não haver ou haver pouquíssimas localidades a serem ligadas, não seguindo, assim, a lógica tradicional das estradas.

A CURTA VIDA DE UMA ESTRADA!

A construção de estradas na região amazônica brasileira, como visto, começou a ganhar força ainda nos anos 50 quando da implementação de dois grandes eixos rodoviários, a Belém-Brasília e a Brasília-Acre, no entanto, este fenômeno se fortalece de fato a partir das décadas subseqüentes, sendo que as partes mais orientais e meridionais da região sofreram maiores impactos com esse fenômeno, não só no decênio citado mas posteriormente também. Em verdade, no pós golpe de 64 até o início da década de 80, a região Norte sofreu com uma intensa consolidação da presença do Estado Nacional, através dos inúmeros projetos de infraestrutura postos em prática pelo governo objetivando tanto a indução do desenvolvimento regional quanto os preceitos caros aos militares de segurança e integração nacional (FIBGE, 1991).

Obviamente que estes grandes projetos de intervenção no espaço amazônico levaram a uma nova configuração regional,

devido aos próprios objetivos dessas políticas, fazendo assim, surgir essa outra realidade do Norte do país. O primeiro e mais visível impacto advindo disso pode-se dizer que é o novo quadro demográfico que emergiu daí, através da abertura de novos caminhos e do conseqüente fluxo migratório ocorrido na região, verdadeiramente, este tipo de impacto é quase uma unanimidade na literatura, por exemplo, Philip Fearnside defende que “a construção de estradas [...] está intimamente ligada à taxa de migração: mais e melhores estradas atraem mais migrantes” (1991, p. 122). Nesse sentido, acerca do início do fenômeno migratório para região Norte, Fabrício Rebello *et al* argumentaram que “a construção da rodovia Belém-Brasília constitui um marco na aceleração do fluxo migratório em direção à região, com populações advindas do Sul e do Nordeste do Brasil, principalmente.” (2009, p. 2). Sobre os impactos da mesma estrada, Octávio Ianni argumentou que,

desde o término da construção da rodovia Belém-Brasília, em 1960, era crescente o afluxo de trabalhadores sem terra de outras partes do País para áreas da Amazônia. Depois, com a construção de outras rodovias, tais como a Transamazônica, Cuiabá-Santarém e outras, extensas e menores, cresceu muito o afluxo de trabalhadores rurais desempregados, subempregados ou superexplorados do Nordeste e Centro-Sul para o sul do Pará, o norte de Goiás (hoje o estado de Tocantins) e Mato Grosso, o Maranhão, Rondônia, Acre e outras partes da região amazônica. As estradas construídas por motivos geopolíticos e econômicos, favoreceram a movimentação de contingentes do exército de trabalhadores de reserva localizados em outras partes do País (1979, p. 245-246).

Ou seja, já nos idos da década de 50, as estradas faziam o papel de chamariz populacional. Mas é interessante perceber que este processo ganhou ainda mais força nos anos subsequentes, principalmente, devido àqueles grandes projetos dos governos militares.

No entanto esses grandes projetos não se resumiram à abertura de estradas, estas fizeram parte de uma política macro adotada primeiramente nos anos de JK (programa de Metas) e posteriormente, e mais profundamente, pelos governos militares. Assim, nas palavras de Marília Brasil,

na Região Norte, o processo migratório tem influenciado de forma acentuada o crescimento populacional. Os migrantes, ao se dirigirem para a Região, motivados por fatores econômicos, políticos e institucionais, aumentaram consideravelmente o contingente populacional nela residente, principalmente nas duas últimas décadas [1970-80]. Correntes migratórias vindas de diversas partes do País acorreram à Região a partir do momento em que foram adotadas políticas governamentais com o intuito de ocupá-la, seja através de abertura de estradas, seja através de políticas de caráter econômico e medidas fiscais que estimularam um maior ingresso de capitais na Região. Isto explicaria, em forte medida, as elevadas taxas de crescimento populacional registradas na Região Norte (1997, p. 78).

Dentre as medidas governamentais citadas pela autora que potencializaram esse processo, podem-se citar os incentivos aos grandes projetos agropecuários e minerais, como por exemplo, Carajás⁵⁵; a ocupação dirigida, no caso a institucionalização do In-cra e sua atribuição colonizadora através de projetos como o Pro-terra, que surge em complemento à abertura de estradas do PIN; a própria construção de estradas e, no caso específico do estado do Amazonas, a implementação da Zona Franca de Manaus. Portanto, este acelerado crescimento populacional em comparação com a nação como um todo é o resultado do intenso processo

⁵⁵ O Projeto Grande Carajás (PGC) foi um projeto capitaneado pela então estatal Companhia Vale do Rio Doce, que visava à exploração mineral numa região que se estende por parte dos estados do Pará, Tocantins e Maranhão, e foi iniciado no ano de 1980, no governo do Gal. Figueiredo.

migratório relacionado às novas perspectivas econômicas delineadas na Amazônia a partir desses variados projetos (REBELLO, 2009). Corroborando os argumentos colocados, no Estudo de Impacto Ambiental da BR-319, está posto que,

nas últimas décadas, a Região Norte tem sido palco de grandes mudanças na sua dinâmica demográfica, impulsionadas pelas políticas governamentais iniciadas no início da segunda metade do século passado. Nesse processo, novas tendências demográficas passaram a se delinear na região, com forte influência dos fluxos migratórios originários de outras regiões do país (inter-regionais), como também de dentro da própria região (intra-regionais), que resultaram num crescimento acelerado de sua população e numa crescente urbanização (UFAM, 2009, vol. 4, p. 198).

Esse enorme impacto migratório causado pelas políticas governamentais fica claramente elucidado ao se verificar as grandiosas taxas de crescimento populacional observadas no Norte do país como um todo (**Tabela 6**), sendo que, em alguns estados da região, elas foram sentidas anteriormente e de forma mais profunda, exemplarmente no Pará, devido à construção da Belém-Brasília.

Ano	Brasil	Norte
1872/1890	44,34%	43,11%
1900/1920	75,67%	107,02%
1940/1950	25,96%	27,87%
1960/1970	31,18%	22,99%
1970/1980	27,78%	63,18%
1980/1990	23,37%	70,56%
1991/2000	15,64%	28,61%
2000/2007	8,35%	13,35%

Tabela 6 – Crescimento Populacional BR/NO.

Fonte: IBGE, 2010.

Nas palavras de Samuel Benchimol,

em 1960 o mediterrâneo amazônico sofreria impactos com a construção dos grandes eixos rodoviários, começando com a Belém-Brasília, seguida de Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco, Cuiabá-Santarém, Porto Velho-Manaus e Manaus-Caracará-Boa Vista, além da Transamazônica. A região passou a receber novas correntes populacionais provenientes do Maranhão, Nordeste, região Centro-Oeste e do Centro-Sul. Os programas de colonização no sudoeste amazônico, ao longo da BR-364 (Brasília-Acre), tiveram um grande impacto no Território de Rondônia, cuja população atual aumentou 596% no período de 1960 a 1980. (1981, p. 4)

Como é perceptível, Rondônia foi outro estado profundamente impactado, ou melhor, mais beneficiado com o forte processo migratório ocorrido. Na **Tabela 7**, está demonstrado todo o crescimento demográfico dos estados do Norte a partir dos anos 50, elucidando como esses impactos foram sentidos em todas as unidades federativas da região, no entanto de forma bastante diferenciada entre elas.

Não há dúvida de que cada estado teve um motivo principal para tal atração de migrantes, todos eles, é claro, relacionados aos projetos do governo central, sendo que os três estados que mais atraíram migrantes foram por diferentes motivos. Enquanto o estado do Pará foi a primeira nova fronteira aberta, com a abertura de estradas para ocupação de terras, buscando o aumento da produção agrícola nacional, somado aos grandes projetos minerais e de produção de energia com a construção de grandes hidrelétricas, nas palavras de Fabrício Rebello *et al.*,

especificamente, as grandes obras de infraestrutura realizadas na Amazônia bem como o avanço da fronteira agrícola, principalmente a partir dos anos de 1960, tiveram papel importante na atração de migrantes, fomentadas primordialmente pelo governo brasileiro. Destaque especial, para a rodovia Belém-Brasília que passou a constituir eixo de povoamento, bem como [...] a PA-150. (2009, p. 9).

Brasil, Região Geográfica e Unidade da Federação	População Absoluta									
	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010			
Brasil	51.944.397	70.992.343	94.508.583	121.150.573	146.917.459	169.590.693	190.732.694			
Norte	2.048.696	2.930.005	4.188.313	6.767.249	10.257.266	12.893.561	15.865.678			
Rondônia	36.935	70.783	116.620	503.125	1.130.874	1.377.792	1.560.501			
Acre	114.755	160.208	218.006	306.893	417.165	557.226	732.793			
Amazonas	514.099	721.215	960.934	1.449.135	2.102.901	2.813.085	3.480.937			
Roraima	18.116	29.489	41.638	82.018	215.950	324.152	451.227			
Pará	1.123.273	1.550.935	2.197.072	3.507.312	5.181.570	6.189.550	7.588.078			
Amapá	37.477	68.889	116.480	180.078	288.690	475.843	668.689			
Tocantins	204.041	328.486	537.563	738.688	920.116	1.155.913	1.383.453			

Tabela 7 – Crescimento Populacional da Região Norte por estados (1950/2010).
Fonte: IBGE, 2010.

Já em relação ao antigo território de Guaporé, Samuel Benchimol escreveu que “as correntes migratórias que se dirigiram para Rondônia tiveram específica motivação: assentamento agrícola nos projetos de colonização do INCRA, voltados para a pequena e média propriedade familiar.” (1981, p. 27). Por fim, o estado do Amazonas teve senão um único, ao menos um hegemônico, chamariz migratório, a criação da Zona Franca de Manaus⁵⁶ em 1967. De acordo com o mesmo autor,

o Estado do Amazonas, no período de 1950/1970, tornou-se uma exceção na Amazônia, apresentando um saldo migratório negativo de 15.613 habitantes, invertendo-se, porém, esta tendência na década subsequente de 1971/1980, em função da Zona Franca de Manaus, revelando o Censo de 1980 um crescimento de 47,2% em sua população, relativamente aos dados de 1970. (BENCHIMOL, 1981, pp. 25-26)

Ou seja, o Amazonas continuou fora dessa lógica dos grandes impactos populacionais, como em outras regiões do Norte, concentradamente Pará e Rondônia. Excetuando-se, é claro, a cidade de Manaus (REBELLO *et al.*, 2009). Isto também se deve ao fato de a BR-319, ligação entre o Amazonas com o restante do território nacional, ter sido plenamente pavimentada no ano de 1973, o mesmo da primeira grande crise do petróleo e do fim do *milagre econômico brasileiro*, com a consequente perda do poderio econômico do Estado e a mudança de foco de projetos de colonização como o PROTERRA pelo Polamazônia, que não agraciou, em nenhum dos seus pólos, o estado do Amazonas.

Assim, toda essa argumentação acerca do quadro demográfico/migratório da região amazônica se dá devido ao interesse em demonstrar como essa dinâmica foi sentida de forma singular no es-

⁵⁶ Obviamente que essa política de criação da ZFM causou impactos sociais e consequentes críticas, para Marilene Corrêa Freitas (2000), este projeto foi implantado apesar de todo o problema estrutural da cidade de Manaus, assim como de suas ligações viárias para o escoamento da produção, se escudando em ideias vagas como “desenvolvimento regional” e “integração nacional”.

tado do Amazonas. Pois, enquanto nos demais estados os impactos se deram de forma descentralizada, “o estado do Amazonas apresentou fluxos mais diferenciados no seu conjunto do que aqueles verificados para o restante da região. Para esse estado, grande parte da população migrante teve por destino a cidade de Manaus, a partir da criação da Zona Franca, em 1967” (UFAM, 2009, vol. 4, p. 198). A **Tabela 8** deixa bastante claro como a cidade de Manaus se tornou o grande centro receptor de migrantes do estado tornando-se cada vez mais concentradora de população, o que ocorreu diferentemente aos demais estados da região, em que a capital perdeu relevância demográfica a partir dos grandes projetos. Este fato demonstra por si só a unicidade do estado do Amazonas na região Norte. Obviamente que a não existência de inúmeras estradas cortando seu território colaborou para que tal fato ocorresse, no entanto, como é sabido, um grande eixo de ligação entre Rondônia (o estado com maior número de migrantes percentualmente na região Norte) e a capital amazonense, passando por uma enorme área pouco povoada, foi estruturado no mesmo movimento em que se criaram inúmeros projetos para a região como um todo. De fato, a BR-319 (Manaus-Porto Velho) tem uma história um tanto quanto peculiar nesse contexto.

Ano	Municípios		
	Porto Velho/ RO	Manaus/AM	Belém/PA
1872	xxxx	50,9	22,5
1890	xxxx	26,2	15,2
1900	xxxx	20,1	21,7
1950	73,8	27,2	22,7
1980	27,5	44,3	27,1
1991	25,3	48,1	24
2000	24,3	49,9	20,7
2010	27,3	51,7	18,3

Tabela 8 – Percentual da população dos municípios das capitais em relação aos das unidades da federação nos Censos Demográficos (AM-PA-RO).

Fonte: IBGE, 2010.

Como argumentado, essa estrada fez parte de uma política macro adotada pelo governo central para com a Amazônia. De acordo com um documento do DER-AM, da época, “a economia da Amazônia Ocidental vem alcançando alto índice de crescimento, sobretudo em razão das mudanças provocadas na Capital do Estado do Amazonas, no caso o maior pólo da área” (AMAZONAS, 1973, p. 46), o que acabou por exigir uma estrutura logística de escoamento da produção, esperando, assim, que essa estrada cumprisse tal função, crendo-se mesmo que 60% das cargas produzidas pela Zona Franca de Manaus – ZFM – fossem utilizar deste modal rodoviário (Ibiden). Dessa forma, a estrada era percebida pelo estado do Amazonas como de alta prioridade tanto pela sua longa área de influência, quanto pela necessidade de,

aproveitamento da dinâmica criada pelo Governo Federal, para “diminuição dos desequilíbrios regionais”. [Assim] Sua importância decorre tanto da finalidade de integração quanto se manifesta como estratégia para a política de desenvolvimento por estabelecimento de “polos difusores” (AMAZONAS, 1973, p. 61-62).

No entanto, apesar de ter sido dada tanta importância à estrada, ela acabou por ter uma história que não condiz com toda esta decantada relevância.

Nas palavras de Philip Fearnside e Alencastro Graça, “nos anos 1970, a BR-319 teve pouco tráfego, já que a produção industrial de Manaus foi exportada de forma mais barata por meio de navios, e até via aérea.” (2009, p. 22). Portanto a estrada, mesmo tendo nascido num contexto bastante claro das funções que uma obra desta deveria suprir na Amazônia, acabou por fazê-lo de forma capenga, tanto em relação às suas próprias funções específicas, quanto em relação às funções básicas que qualquer estrada deveria abarcar no contexto sócio-político da época, ou dito de outra forma, nas propostas governamentais do PIN, de que a BR-319 fazia parte. Como dito, as estradas na região Norte cumpriam uma série de pré-requisitos da política governamental,

um dos principais era a possibilidade de ocupação humana da área, não à toa o fluxo migratório para toda região foi altíssimo, mas além da maior presença humana em si, havia outros objetivos, a produção agropecuária era dos principais. Exemplarmente, na BR-163 (Cuiabá-Santarém), as ações do Estado se deram no intuito da própria abertura do sistema rodoviário na área, assim como a distribuição de terras pelo INCRA, e sua consequente produção agropecuária (CASTRO *et al.*, 2008), ações essas que não foram implementadas na BR-319.

Ou seja, no caso da BR-319 especificamente tal produção campesina não se deu como em outras estradas devido a alguns fatores. Dentre eles, essa não implantação de projetos do INCRA como ocorrido, nas estradas de Rondônia, do Pará, do Mato Grosso, etc. (JM; Pesquisa de campo, 2010). De acordo com dados desse instituto, o primeiro projeto de assentamento (PA) implantado no entorno da BR-319 só se deu em fins de 1988 (PA – Nova Residência, datado de 12/12/1988), na cidade do Careiro (INCRA, 2010), portanto, já após o fim dos grandes projetos dos governos militares. Outro ponto que até mesmo referenda essa não adoção da política de colonização na BR-319 se deve ao fato das características geoclimáticas da região,

em quase toda extensão a BR-319 atravessa uma zona de convergência de chuvas, arrolada entre as 3 (três) áreas de precipitação mais intensa no território brasileiro. De fato, a alta precipitação na região, agravada pela tendência de uniformidade temporal das chuvas e pela elevada umidade relativa, eliminam, na zona de convergência, a estação seca biologicamente convencionada; condicionando uma considerável umidade higroscópica dos solos locais (AMAZONAS, 1973, p. 30)

Ou nas palavras de Rodrigo Alves, coordenador do EIA-RIMA, “existe uma barreira natural no meio (da BR-319) que se chama: chuva. É uma região muito chuvosa, inapropriada para a agricultura e pecuária, inapropriada para vários tipos de ne-

gócio que usam recursos naturais, né?!” (RA; Pesquisa de campo, 2010). Somando-se a isto, de acordo com Fearnside e Graça (2009), as áreas no entorno da BR-319 tem solos pouco férteis que impossibilitariam a produção agrícola, principalmente em se pensando o enorme desconhecimento acerca das características da região na época de implantação da estrada. Pode-se mesmo observar estas dificuldades produtivas na atual espacialização da estrada, que se subdivide em três grandes áreas, como colocado no Diagnóstico Socioeconômico da BR-319 (UFAM/NUSEC, 2007), a primeira mais próxima à cidade de Manaus, com uma pequena produção agrícola, sendo a mandioca o principal produto para a feitura da farinha, em fazendolas de cultivo familiar. A segunda área com um grande vazão demográfico e consequentemente sem nenhuma forma de produção relevante. E por fim, na região mais próxima a Humaitá, em que a ocupação se deu por grandes fazendas produtoras principalmente de soja e arroz, ou seja, a área ainda apropriada à produção agrícola, o que ocorre até mesmo pela influência do chamado Arco do Desmatamento, e dos próprios estados de Rondônia e Mato Grosso, nos quais o processo de ocupação se deu de outra forma que não a do Amazonas. Portanto, como é possível perceber, este fator geoclimático contribuiu sobejamente para que essa estrada tenha tido uma história diversa de outras construídas na Amazônia brasileira.

É mister dizer que, de todo modo, impactos relacionados à migração ocorreram em seu entorno, só que de forma diferente, visto que o principal polo atrativo da região foi a cidade de Manaus, o que levou a uma maior concentração desse fenômeno. Entretanto, de acordo com o EIA/RIMA (UFAM, 2009), a estruturação das estradas dos grandes projetos levou à formação de uma nova forma de ocupação do solo, ou seja, a criação de uma cultura amazônica de terra firme, que se deu ao longo das estradas, e a BR-319 não ficou fora dessa lógica, só que de maneira consideravelmente mais tímida que em outras estradas. Como já demonstrado, coube basicamente a Manaus a função de atrair migrantes para o Amazonas, no entanto a BR-319 também teve sua contribuição, de acordo com Marília Brasil (1996), a capital foi o

destino de 80% de todos imigrantes que chegaram ao estado entre as décadas de 1960 e 1980 sendo que a cidade de Humaitá foi a que teve maior destaque no interior ao receber no mesmo período 2% dessa população. Ou seja, a característica produtiva daquela região, em que é possível o desenvolvimento da agropecuária, foi o grande chamariz dessa população, fazendo com que a região sul do estado do Amazonas tenha maiores similaridades com os estados do Pará e de Rondônia do que com o resto do próprio estado. Nas palavras de Samuel Flores, “[...] se você vai lá (na região sul do Estado do Amazonas), você vai pensar que está em Rondônia, Goiás, algum lugar. Não tem boi-bumbá, não tem essas coisas do Amazonas... tem é dupla sertaneja. É outra cultura, né?! Porque o pessoal veio é de Rondônia.”⁵⁷ (SF; Pesquisa de campo, 2010). Outro fator que contribuiu com esse crescimento populacional da cidade de Humaitá foi a manutenção da estrada em boas condições de tráfego, entre esse município e a capital de Rondônia, desde então até os dias atuais. Entretanto, apesar daquela cidade ter se destacado no conjunto do estado, outras cidades da área de influência da BR-319 também foram impactadas pela sua pavimentação, nas palavras de Samuel Benchimol,

a micro-região do Madeira – com exceção de Novo Aripuanã – apresentou um forte incremento de população, não só devido ao fato de ser a via natural de penetração das frentes de colonização que avançam de Rondônia, como, também, em decorrência do asfaltamento da BR-319, que liga Manaus a Humaitá e Porto Velho. Os três municípios dessa micro-região, Borba (+42,1%), Humaitá (+64,5%) e Manicoré (+51,4%), apresentaram um crescimento absoluto de 26.942 habitantes na década, totalizando uma população de 78.492 pessoas em 1980, contra 51.550 habitantes em 1970, ou seja, cresceram 52,2% (1981, p. 91).

⁵⁷ Ao dizer que aquela população veio de Rondônia, Samuel Flores se refere a migrantes de outras regiões do país que chegaram naquele estado e posteriormente migraram para o sul do Amazonas.

Além de números absolutos e relativos acerca dos fluxos migratórios tanto na região Norte como um todo, quanto no entorno da BR-319 especificamente, é possível observar de outras maneiras como tais fluxos impactaram a região. Nas palavras de Marília Carvalho Brasil,

outra forma de observar o dinamismo populacional da Região durante a década de 80 é através da criação de novos municípios. Em 1980, a Região apresentava 203 municípios, porém, em 1991, este número subiu para 298. A década de 80 foi o período em que mais foram criados municípios na Região Norte (95), criação esta que correspondeu a um crescimento relativo de aproximadamente 47%, e que, indiretamente, também reflete uma intensificação do processo de sua ocupação humana. (1997 P. 79)

Este fenômeno pôde ser percebido em inúmeras estradas da região Norte, como colocado por Edna Castro (2008) em relação à área de influência da BR-163 (Cuiabá-Santarém), onde se percebeu um substancial crescimento demográfico, o que indiretamente acarretou um aumento da urbanização na região. O caso da BR-319 não chega a produzir o mesmo efeito da BR-163, com o enorme crescimento populacional, dentre outras, de cidades como Itaituba e Santarém, e com o surgimento de cidades como Novo Progresso e Trairão, ambas do início dos anos 90, mas não deixa de causar seus impactos. Assim, as cidades de Beruri- 1981, Careiro da Várzea- 1987 e Manaquiri- 1981, se municipalizaram após a criação da estrada, enquanto a cidade do Careiro, que não se formou nessa época, é bem mais antiga de 1955, mas se transferiu da beira do rio Amazonas para a margem da estrada no ano de 1977 (UFAM, 2009, Vol.1), ou mesmo a transformação causada em Humaitá que, com a construção da estrada, “virou as costas” ao rio Madeira, deixando, nas margens do rio, o centro velho, tendo dinamizado sua economia através e a partir da estrada. Ou seja, após a pavimentação da estrada e a

consequente migração ocorrida, mesmo que tímida, devido aos fatores já citados, causou consequências na área, como colocado no EIA-RIMA (UFAM, 2009), as estradas na região amazônica, e a BR-319 não ficou fora dessa lógica, contribuíram para a criação de uma população amazônica de terra firme.

No entanto, apesar dos impactos causados pela BR-319 e por diversas outras, como a própria BR-163, as condições financeiras, já discutidas, do Estado brasileiro não permitiram com que este processo se perpetuasse. Como fica claro nos argumentos de Vivian Helena Capacle,

de 1966 a 1980 os investimentos na infraestrutura (rodovias federais, ferrovias, portos, aeroportos, telecomunicações e energia elétrica) tiveram aumentos de 12,9% ao ano, e no período de 1981 a 1995 caíram para 4,8% ao ano. [...] Nos anos 80, apesar de mais de 50% dos recursos do DNER terem se direcionado à construção e pavimentação, somente 16,1% se destinaram à restauração e apenas 6% para conservação de estradas. (2007, p. 13-14).

Os dados postos pela autora demonstram um dos principais motivos para que a BR-319 tenha deixado de ser trafegável, obviamente que isso se soma à saída dos militares e, portanto, de sua filosofia, do poder, fazendo assim com que a estrada deixasse de ter um apelo tão grande para questões como segurança nacional, e para, além disso, a parca utilização da estrada tanto para produção agropecuária, devido aos inúmeros motivos acima discutidos, quanto como meio de escoamento da produção do Polo Industrial de Manaus. Além dessas razões macroestruturais que ajudaram a definir o destino da BR-319, pode-se citar também fatos que foram elencados por algumas pessoas em conversas informais no decorrer da pesquisa, como uma suposta ação de balseiros, ou melhor, dos donos do sistema de balsa e barcos de transporte do rio Madeira no sentido de destruir a estrada e, conseqüentemente, desarticular ou eliminar um modal

concorrente⁵⁸. Só que tal fato não nos interessa aqui por si só, até mesmo pela enorme dificuldade em comprová-lo, o interesse aqui se dá exclusivamente para referendar, independente disto ser real ou não, a ideia de que a BR-319 deixou de ser usual por completa falta de interesse dos órgãos competentes em mantê-la, senão de interesse exatamente, ao menos de competência em deixá-la funcional. Como assumido de forma cabal num documento do Tribunal de Contas da União – TCU, a BR-319 “foi construída e pavimentada de uma extrema a outra e em razão de falta de investimento do governo federal, entrou em processo de deterioração por falta de manutenção contínua.” (TCU, 2010, p. 16). Assim, de uma forma ou de outra, o Estado não se fez presente para a manutenção da estrada trafegável, e este é o ponto fundamental, uma vez que se o problema se deu devido a questões macro ou pelo suposto crime, o Estado não conseguiu mantê-la por deficiências econômicas, gerenciais ou em seu sistema repressivo. Em última instância, a estrada deixou de ser trafegável por completo desinteresse do Estado nacional.

De toda forma, essa falta de interesse do Estado na manutenção e/ou não pavimentação de estradas na Amazônia como um todo, desde meados dos anos 1980 até meados de 1990, se deu pelo fato de a região estar inserida dentro da lógica do capitalismo global e que, portanto, “a Amazônia pode ser vista como uma formação econômico-social produzida pela dinâmica do capitalismo e, portanto, sujeita aos processos de expansão e crise do capital.” (FREITAS, 2000, p. 2). Não há dúvida, portanto, de que a intrafegabilidade da BR-319 no ano de 1988 ocorreu, também, devido a esta crise econômica que se instalou no Estado brasileiro, e que a consequente perda de interesse na sua manutenção se deu pelas enormes singularidades dessa estrada. Talvez por isso, a história da BR-319 seja tão única que ela “nasceu”, se desenvolveu e “morreu” num intervalo de apenas 15 anos.

⁵⁸ Na verdade, até mesmo alguns sujeitos entrevistados fizeram referência a tal fato, solicitando, no entanto, para não citar seus nomes acerca desse dado, pois, de acordo com todas pessoas que levantaram tal hipótese, isso diz respeito a pessoas poderosas no estado do Amazonas. Entretanto o interesse dado aqui a estas suposições se dá única e exclusivamente no intuito de reafirmar o argumento construído.

O LEGADO DA BR-319!

A abertura da BR-319 teve inúmeros motivos, da mesma forma que o seu “fechamento” se deu por outras tantas razões, no entanto, independente dessas motivações/razões, sua curta existência teve e tem significações para a sociedade de seu entorno, especialmente para as cidades que estão sob sua área de influência direta, nas margens dos rios Purus e Madeira, e para a capital do estado que tinha a estrada como o meio de ligação terrestre para com o restante do país. Para além dos pontos relacionados diretamente à estrada, outros significados se relacionam à temática, devido à cultura brasileira de divinização do automóvel tanto como objeto quanto, e principalmente, o grande instrumento modernizador da sociedade. Dito isto, a intenção deste tópico é descortinar qual foi o grande legado deixado pela existência, quase que uma eminência parda, da BR-319 na sociedade, basicamente, a amazonense, onde se encontra a estrada em quase sua totalidade.

O estudo de impacto ambiental (EIA) é bastante elucidativo dessas novas dimensões criadas pela estrada,

considerada como intransitável em vários trechos desde 1988, a tumultuada rodovia não deixa de causar polêmicas. A precariedade de sua conservação tem sido uma questão de peso somada ao fato de que, progressivamente, a rodovia passou a assumir outras dimensões em função de várias conjunturas que passou a região (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 31).

Para tal compreensão do legado da BR-319 é mister uma retomada do ideário automotivo brasileiro, através de uma arqueologia dos significados desse fenômeno. Nesse sentido, Sérgio Costa *et al* (2001), ao resgatarem o sentido da ferrovia como precursora do modelo de transporte nacional e elucidarem a visão idílica que a sociedade de então (de fins do século XIX até meados do século XX), tinha desse modal como signo do progresso e disseminador da civilização, por portar em seu âmago um novo estilo de vida, devido à sua capacidade de formação de

um sistema articulado de troca de informações, mercadorias e de deslocamento de pessoas numa velocidade maior, demonstraram a origem do imaginário psicossocial de que a partir da opção por um modal de transporte se alcança os objetivos de desenvolvimento e progresso de uma sociedade. A perda da preponderância do modal ferroviário em favor do modelo rodoviarista no Brasil levou este segundo a herdar todo aquele ideário social, até então, intrínseco ao primeiro. As rodovias passaram, portanto, a ter funções e significações outras que não apenas de ligação entre localidades. Assim, “a sociogênese do rodoviarismo mostra a consonância entre Estado e sociedade na **identificação da rodovia como disseminadora de civilização**” (COSTA et al, 2001, p. 41- Grifo nosso).

Tais ideários que veem modais de transporte como meios indutores de novas formas ou estilos de vida não surgem por si só, mas sim pela necessidade das sociedades como um todo em si escorarem em ideias/crenças socialmente construídas como bússolas na eterna busca do ser humano pelo que se acredita ser a felicidade, mesmo que isso nada tenha a ver de fato com a felicidade. Dessa maneira, em toda e qualquer sociedade, seja antiga ou moderna, ocidental ou não ocidental, letrada ou não letrada, etc., o ideário, o imaginário, as crenças, em suma, os mitos fazem parte de suas constituições básicas, sendo construídos de inúmeras formas a partir de especificidades geográficas, sociais e históricas. Assim, mitologias como a grega, a nórdica ou a cristã foram construídas socialmente e passaram, de certa maneira, a guiar o ideário social ao seu redor, exemplarmente, os dez mandamentos encontrados na Bíblia Sagrada serviram e ainda servem como um guia à ação social, “não matarás” nada mais é que uma do que uma “lei” coercitiva à ação do crente. Portanto os mitos são formados socialmente e com funções dentro das sociedades em que se formam.

Nas palavras de Gilbert Rist,

o mito é compartilhado por todos, não é nunca desafiado, e é um plano de ação pronto, disponível em quaisquer circunstâncias;

por implicação, o mito é também histórico, resultado de uma criação coletiva a que a sociedade, não conscientemente, dá forma. Finalmente, o mito como tal não se relativiza: trata-se de um estereótipo não falado, que determina comportamentos a todo momento, expressando-se a si próprio através de costumes e hábitos que contribuem para reforçá-lo, podendo ser descoberto apenas por um observador externo. O mito é um mapa para a ação que dispensa reflexões. É suficiente que ele seja uma crença compartilhada. Nós agimos como agimos porque não conseguimos imaginar-nos atuando de outra forma. A primeira causa não tem causa. (RIST, 1990, p. 11 Apud CAVALCANTI, 2002, p. 76)

Neste sentido, Edgar Morin percebe o mito como uma estrutura cognitiva social,⁵⁹ e argumenta que “as ideias, as crenças, os símbolos e os mitos são não só potências e valores cognitivos, mas também, forças de ligação/coesão social.” (2001, p. 20-21). Assim, Morin crê num certo determinismo na produção social do conhecimento em que este se sobrepõe à vontade individual coordenando o que se precisa, o que se deve e o que se pode conhecer, ou seja, o conhecimento social seja advindo de crenças científicas, mitológicas ou do imaginário serve socialmente como meio de controle. Nas palavras do autor,

ao determinismo organizador dos paradigmas e modelos explicativos associa-se o determinismo organizado dos sistemas de convicção e de crença que, quando reinam em uma sociedade, impõem a todos a força imperativa do sagrado, a força normalizadora do dogma, a força proibitiva do tabu. As doutrinas e ideologias dominantes dispõem também da força imperativa/coercitiva que leva a evidência aos convictos e temor ini-

⁵⁹ A ideia de estrutura cognitiva é algo caro à teoria psicológica piagetiana.

bitório aos outros. [...] O poder imperativo/proibitivo conjunto dos paradigmas, crenças oficiais, doutrinas reinantes, verdades estabelecidas, determina os estereótipos cognitivos, preconceitos, crenças estúpidas não contestadas, absurdos triunfantes, rejeições de evidência em nome da evidência, e faz reinar, sob todos os céus, os conformismos cognitivos e intelectuais. (MORIN, 2001, p. 29).

Portanto, através dos escritos de Morin é possível perceber o caráter coercitivo/repressivo do conhecimento mitológico socialmente construído. No entanto não só em relação à mitologia em si, mas também em relação a um todo da sociedade e à cultura de uma forma geral, pois a mitologia faz parte de um complexo cultural que perpassa história, política, geografia, artes e diversos outros aspectos de uma sociedade. Nesse sentido, ao se pensar na produção do mito na sociedade moderna racionalizada⁶⁰, deve-se levar em consideração esse ambiente dado.

O ambiente dado no caso da formação do imaginário social acerca da BR-319 pode ser percebido de diversas formas, o primeiro e de fundamental importância diz respeito à pujança do automóvel como meio de transporte no Brasil, desde, principalmente, a estruturação dos primeiros grandes eixos rodoviários nos idos dos anos 1950, como já discutido aqui. JK e seu ímpeto modernizador (50 anos em 5) trouxe de vez o automóvel para a realidade nacional, assim, nas palavras de Tatiana Schor,

as transformações nos meios de transporte e, especificamente, o *Automóvel*, com suas novas práticas e necessidades sócio-espaciais, é um dos elementos que carrega consigo este processo modernizador (civilizador), pois por meio dele que se generaliza, junto com as demais mercadorias, uma forma de conduta social (2007, p. 60).

⁶⁰ A ideia de racionalizada aqui é referendada na teoria do mundo desencantado weberiano.

Ou seja, essa opção modernizadora pelo automóvel foi o primeiro passo para o surgimento de um ideário acerca desse meio de transporte, não só no Amazonas mas também em todo Brasil.

De acordo com Edgar de Assis Carvalho (1999), o imaginário social é regido por dicotomias arquetípicas, como dia/noite, céu/terra etc. Assim, ao se tornar incontestável a opção rodoviária brasileira perante os “adversários” ferrovias e hidrovias, o transporte automotivo naturalizou, no imaginário nacional, a estrada como meio indutor de modernização e desenvolvimento, fazendo com que a não estruturação plena da estrada significasse dentro da lógica arquetípica do imaginário (do mito) o não desenvolvimento e a não modernização. Sendo que, dessa maneira, esta ideia se popularizou, fazendo parecer que um lugar sem as estruturas apropriadas para a plena utilização do automóvel não pode, de maneira alguma, ser moderno e desenvolvido,⁶¹ e assim, estar numa situação a contento numa sociedade como a brasileira.

Acerca deste imaginário, especificamente em relação à BR-319, ao observar algumas faixas levadas à audiência pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e de seu, respectivo, Relatório de Impacto Ambiental,⁶² fica bastante clara a visão popular sobre a estrada, escritos como “O DESENVOLVIMENTO DO CAREIRO DEPENDE DA BR-319” ou “A BR-319 É PROGRESSO” demonstram como são caras e difundidas essas ideias no imaginário da população. Mas, além da população leiga, o próprio engenheiro responsável pelo setor do Careiro no DNIT, João Paulo, argumentou que “o principal (significado da repavimentação da BR-319), mesmo, é desenvolvimento. Desenvolvimento e integração da nossa região.” (JP; Pesquisa de campo, 2010). Ainda que Rodrigo Alves, coordenador do EIA-RIMA, tenha dito, de forma diversa, que “então, é

⁶¹ Em relação a isto, Tatiana Schor demonstra esse imaginário na cidade de Manaus: “o trânsito já é realidade do manauara e o desejo por mais viadutos, avenidas e pontes é parte do ideário de uma cidade modernizada.” (2007, p. 64).

⁶² Audiência pública realizada no município de Manaus no dia 28 de abril de 2009, de acordo com a resolução do CONAMA n.º 007/87.

[...] em termos de transporte, eu não vejo como o transporte [...] ele é importante para o desenvolvimento, mas ele não é um modelo, ele é um meio de transporte, ele é um meio, entendeu? [...] ele é um meio.” (RA; Pesquisa de campo, 2010), ou seja, a BR-319 não traz o desenvolvimento por si só, mas sim um novo meio de transporte, dessa forma, a posição do engenheiro do DNIT demonstra como tal crença é arraigada no ideário social. Como se não bastasse a posição das pessoas ordinárias, num pequeno livreto de propaganda da obra feito pelo Ministério dos Transportes e pelo Governo Federal através do PAC, intitulado “BR-319: A rodovia parque” defende, em seu pequeno texto, a estrada como meio de desenvolvimento para a região.

Então, não só para a região, mas para o país como um todo, o imaginário social que se pode perceber elege ou elegeu o sistema rodoviário como o meio de indução do desenvolvimento, mesmo que isso seja, como defendido por Rodrigo Alves, apenas um meio de transporte que não leva ao desenvolvimento.

No entanto, no caso do estado do Amazonas em si e, principalmente, da região pela qual a estrada passa, existem outras formas que o imaginário se faz presente, e este, talvez, seja o de maior apelo devido, também, às propagandas do governo federal da época da ditadura com seus argumentos acerca do isolamento e da não integração da região amazônica, o que pode ser facilmente percebido, por exemplo, pelo famoso jargão *Integrar para não entregar*. A história da BR-319, tanto da sua construção quanto do seu ocaso, assim como das próprias grandes obras para o setor de transportes (leia-se, basicamente, rodoviário) na região amazônica contribuiu de forma substancial para a criação e popularização do mito do isolamento e da não integração dessa região ao restante da nação. Mesmo que isso não seja algo real, visto que a região se integra e se relaciona com o restante do país de diversas formas, seja cultural, comercial ou politicamente, etc. e até mesmo em relação a modais de transporte, pois, como defendido por Francisco Leite, o apelo da estrada só pode se dar pelo “isolamento automobilístico de Manaus, porque esse isolamento não é nem aéreo, nem hidroviário” (FL; Pesquisa de campo, 2010). No mesmo sentido, o entrevistado argumenta que

uma das motivações que facilitam para se levantar a bandeira do projeto de repavimentação da BR-319 na cidade de Manaus se dá pela “ideia [...de se] atingir, [...] o psicossocial do manauara, a ideia do isolamento da cidade.” (FL; Pesquisa de campo, 2010).

Não à toa, a proposta de repavimentação da estrada foi encampado por diversos setores da sociedade amazonense, especialmente, pelos políticos, sobre isso, Fearnside e Graça argumentaram que “A pavimentação da rodovia BR-319 tem grande apelo público em Manaus. Em março de 2005 todos os 24 deputados estaduais do Amazonas assinaram um “manifesto de apoio” pedindo ao Governo Federal pavimentar a rodovia imediatamente.” (2009, p. 23), ou seja, pela pujança do ideário de que Manaus se encontra “fora” do Brasil, o projeto contabiliza força/apelo para sua implantação. De acordo com Kátia Gonçalves, coordenadora da Comissão Pastoral da Terra, dizendo sobre sua relação com a BR-319 é bastante elucidativa da visão do amazonense da estrada, pois a sua “relação com a BR foi exatamente, desde criança, as pessoas diziam assim: Manaus está isolado! Manaus isolado do Brasil e que vive sozinho!” (KG; Pesquisa de campo, 2010). Dessa maneira, na continuação de seu argumento, ela diz que, “se você perguntar para qualquer amazonense se ele quer a estrada, ele vai dizer que sim, todo mundo.” (KG; Pesquisa de campo, 2010).

No mesmo sentido da obra como meio de integração/ ligação do Amazonas com o Brasil, o engenheiro João Paulo propõe que a função da BR-319 “É a volta da integração com o estado, do estado (Amazonas) com o Brasil. [...] para recuperar a BR, [e] para ela voltar a ser um elo de ligação do estado do Amazonas com o Brasil.” (JP; Pesquisa de campo, 2010). Na mesma toada, o Gal. José Antônio diz que a BR-319 “além de ser viável, ela já foi considerada um fator de integração e já foi considerada um fator de desenvolvimento do Amazonas. Então, hoje, sem dúvida alguma, é o modal mais rápido que nós temos e mais viável.” (JA; Pesquisa de campo, 2010). No mesmo sentido representantes da organização não governamental (ONG) Instituto de conservação e desenvolvimento sustentável do Amazonas (IDESAM) colocam que

todos os municípios que estão na beira da BR-319 e Manaus querem muito a estrada né?! Então, a percepção é, queremos a estrada a todo custo. E eu acho isto está muito ligado ao apelo cultural [...]. Ou seja, eles [os amazonenses] querem a estrada, eles não pensaram o quê que isso... eu acho que nenhum deles parou para pensar o quê eles vão fazer depois que a estrada vier. Mas que eles querem, eles querem. (GD; Pesquisa de campo, 2010).

Referendado pela outra representante do IDESAM, Michele Lima que diz, “É, mas é porque isso é muito arquétipo.” (ML; Pesquisa de campo, 2010).

E, somando-se a todas essas posições e visões dos diversos atores sociais entrevistados de que a estrada é um meio tanto de desenvolvimento quanto de integração, é possível retornar às faixas que se fizeram presentes na audiência pública de Manaus em que estavam escritas frases bastante sucintas desse ideário como “BR-319 LIGANDO O AMAZONAS AO BRASIL” e “O CAREIRO TAMBÉM É BRASIL”, ou seja, ao ler tais sentenças a impressão que passa é de que o estado do Amazonas está completamente desligado do restante do país em todos os sentidos, e que a estrada redimiria o Brasil do seu crime capital de não se “importar” com uma fatia de seu território, relegando-o ao eterno subdesenvolvimento.

Portanto a grande herança deixada pela BR-319 à sociedade amazonense foi um imaginário pujante de que, somente através dela, este Estado se integraria de fato ao Brasil em toda sua plenitude, seja pela integração, seja pela criação da oportunidade dele alcançar o tão sonhado desenvolvimento, o progresso. Ou seja, além dos visíveis resquícios deixados pela estrada trafegável, como a migração da cidade do Careiro para terra firme e do enorme crescimento populacional percebido nas cidades de seu entorno, a BR-319 legou ao estado do Amazonas o mito de que, através do sistema rodoviário, se supera todos os desafios de uma sociedade. Assim, aquele mito formado por dicotomias arquetípicas do Edgar de Assis Carvalho se mostra nessa situação,

da mesma forma que é formada a chamada estrutura cognitiva social de Edgar Morin, em que a BR-319 faz o papel da ideologia hegemônica pelo sistema coercitivo do mito.

2.2 A ressurreição! Projetos de reconstrução nos anos 1990/2000

Os projetos de reconstrução da BR-319 tanto no governo FHC, quanto no governo Lula, não poderiam, de maneira alguma, serem justificados, pura e simplesmente, por um apelo ao ideário social do rodoviarismo como principal meio indutor do desenvolvimento, mesmo porque este ideário não se mostra de forma tão óbvia a ponto de se afirmar por si só, sem a necessidade de uma gama de argumentos variados. Daí a enormidade de razões encontradas nos discursos de defensores e opositores a obra, que vai desde a necessidade de integração física nacional, quanto continental no âmbito da América do Sul, através das propostas da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana – IIRSA, passando por argumentos acerca da segurança nacional, devido à vulnerabilidade da região amazônica e sua substancial importância para o país, como também a questões ligadas a razões econômicas, passando até mesmo a ideias ligadas a interesse político de certas lideranças do estado do Amazonas, tendo também discussões sobre os benefícios e malefícios sociais, assim como ambientais que tal obra poderia trazer em seu bojo. Obviamente que estas razões postas não excluem umas às outras, na verdade, em muitos momentos elas se somam. Por razões didáticas, far-se-á, neste tópico, uma discussão separada destas razões com o intuito de demonstrar como todas elas se aglutinam, sem que, no entanto, elas tenham sido, separadamente ou em conjunto, a mola propulsora deste projeto de reconstrução da BR-319.

As propostas de repavimentação e recuperação da BR-319 remontam a meados da década de 1990, quando foi posta no programa Brasil em Ação (1996-1999) e posteriormente no programa Avança Brasil (2000-2003), ambos nos mandatos de Fernando Henrique Cardoso.

Em 1996, a reconstrução da BR-319 foi incluída como uma das metas do Plano Brasil em Ação (1996-1999), do governo FHC. No entanto, os altos custos de manutenção e aliados a sua pouca utilidade para o escoamento de mercadorias, dada a existência de uma via navegável paralela, adiaram a decisão. Posteriormente, na segunda gestão de FHC a rodovia foi novamente incluída em outro programa governamental de fomento à expansão de infra-estrutura (Programa Avança Brasil 2000-2003), no entanto apenas os trechos entre Manaus e Careiro-Castanho e entre Porto Velho e Humaitá foram recuperados. (BERNARD, 2009, p. 4)

A não efetivação plena do projeto nos anos do Programa Avança Brasil ocorreu devido à falta de poder econômico do Estado Nacional, por causa das dificuldades internacionais criadas por inúmeras crises, como por exemplo, a Argentina de finais da década de 1990 e princípios dos anos 2000. Já no governo de Luís Inácio Lula da Silva, no ano de 2005, houve, novamente, a retomada deste antigo projeto, sendo que, em 2007, a obra foi incluída no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC-1 (UFAM, 2009, Vol. 1), e, no ano de 2010, fez parte do PAC-2. Portanto a BR-319 está em pauta seja com o intuito de melhoramento da infraestrutura nacional, no caso do PAC, ou como forma de diminuir o chamado “custo Brasil” tão caro à ideologia neoliberal nos programas do governo FHC. No entanto, de toda forma, os argumentos utilizados para sua justificação giram em torno de algumas temáticas específicas.

SEGURANÇA E INTEGRAÇÃO NACIONAL

O ideário de segurança e integração nacional está presente em diversos momentos de criação de infraestrutura no Brasil, como visto, nos anos em que ocorreram grandes impulsos nesse sentido, diversas obras se justificaram a partir destes argumentos, principalmente em se pensando nos dois grandes *boom's* de-

envolvimentistas dos anos de JK e de boa parte dos governos militares. No caso da BR-319, estes argumentos foram utilizados na sua primeira pavimentação na década de 1970, e continuaram a ser basilares na defesa do atual projeto de reconstrução, como pôde ser percebido em diversos documentos e entrevistas acerca da estrada. A questão específica da integração nacional já foi bastante decantada aqui, até mesmo devido à ideia de isolamento que Manaus supostamente se encontra em relação ao restante do país. Já, em relação à segurança nacional, é um ponto muito caro aos setores militares, que defendem a estrada como melhor forma de mobilização de tropas para a defesa da região numa hipotética guerra.

O isolamento do estado do Amazonas, além de ter um apelo popular bastante relevante, como foi possível perceber em inúmeras conversas informais, em matérias jornalísticas e outros meios, ele também faz parte dos argumentos de vários defensores da obra. Dentre os defensores da obra como meio de integração, destacam-se o DNIT, o Exército, incontáveis políticos, e até mesmo o próprio EIA/RIMA. Os autores do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental que são ligados ao Instituto PIATAM,⁶³ juntamente ao DNIT, confeccionaram panfletos em que intitulavam a estrada como “BR-319: a rodovia da integração”, para além disso, no próprio RIMA, o documento final acerca da posição em que se colocam os autores do EIA, é possível encontrar sentenças como esta,

no âmbito social as obras de pavimentação/reconstrução da BR-319 bem como da conservação dos trechos em bom estado, serão fundamentais para formar um eixo de integração e combater assim o isolamento de importantes municípios do Estado do Amazonas e Porto Velho. (UFAM, 2009, RIMA, p. 4)

⁶³ Projeto Socioambiental criado no ano 2000, ligado à Ufam, e responsável pela confecção do EIA/RIMA da BR-319.

Ou então, através de entrevista feita, Rodrigo Alves, um dos coordenadores do estudo, considera que a função da estrada é a de integração, nas palavras dele, “A necessidade de integração nacional, né?! É [...] via terrestre, da região amazônica com o resto do país. Essa é a principal [...] o principal objetivo da BR-319. Integração envolve: integração social e econômica” (RA; Pesquisa de campo, 2010).

Integração nacional é um mote historicamente utilizado pelos setores militares, e isto fica óbvio uma vez que os projetos iniciais de estruturação de estradas na região amazônica, no período militar, estiveram sob a bandeira do Projeto de Integração Nacional (PIN). Dessa maneira, a defesa da repavimentação da estrada carrega consigo o mesmo argumento. Assim, o Gal. José Antônio do 2.º Grupamento de Engenharia do Exército, propôs que a BR-319 “já foi considerada um fator de integração e já foi considerada um fator de desenvolvimento do Amazonas.” (JA; Pesquisa de campo, 2010), numa clara alusão àquela ideia tão cara à filosofia militar – integração e desenvolvimento por via da estrada. Na verdade, inúmeras vezes, no decorrer da entrevista, o Gal. José Antônio se remete à importância crucial da estrada, “a BR-319 é fundamental para a integração do Amazonas, de Roraima e outras áreas aqui do entorno” (JA; Pesquisa de campo, 2010), e reitera que “é uma BR que tem um aspecto de integração, particularmente nessa área ocidental da nossa Amazônia” (JA; Pesquisa de campo, 2010). A reimplantação da BR-319 “recupera o objetivo de cunho geopolítico inicialmente proposto para a construção da rodovia, que é a integração da Amazônia Central e Ocidental ao restante do Brasil” (2.º GEE, 2009, p. s/n.).

Assim, para além das declarações do General, em defesa dessa integração, documentos do próprio 2.º Grupamento de Engenharia do Exército reafirmam a ideia “requeitada” da estrada com funções de integração. Propondo que a estruturação da rodovia tiraria Manaus do “isolamento” para com o restante do país e permitiria uma maior circulação econômica, política e social, e que sua reconstrução se justificaria também para a assimilação das cidades na área de influência direta e indireta pelo

Estado e pela Nação (2.º GEE, 2009). Dessa maneira no mesmo documento, assume-se a ideia do apelo social que a obra teria: “Há uma grande expectativa da população quanto à reconstrução da BR-319 para restabelecer a ligação terrestre e realmente recuperar o objetivo de cunho geopolítico que é o de integrar a Amazônia Ocidental ao Centro-Sul do País.” (2º GEE, 2009, p. s/n.). Portanto essa ideia da estrada como meio de integração do Amazonas com o restante do país tem um grande apelo social, como visto no tópico acerca da história da estrada, como é também um dos argumentos fundamentais, ou talvez mais utilizados pelos setores militares, no entanto o cerne da ideia de integração vai muito além de uma simples criação de infraestrutura de transportes, sendo que, independente da existência ou não de caminhos terrestres entre localidades, o que importa são questões culturais, sociais, econômicas, institucionais, de comunicação e etc. para que uma região seja considerada pertencente a um ente maior. E, nesse sentido, Manaus e o Amazonas como um todo se enquadram perfeitamente a esta ideia, pois valores culturais como música, esportes, língua e outros se fazem presentes, da mesma forma que a moeda utilizada nessas localidades é o Real, a moeda nacional, ou então que as instituições políticas que guiam os rumos de todo o estado são as mesmas que de todas as outras unidades da Federação. Portanto todos os municípios e estados do Brasil têm laços que os integram sob o mesmo ente maior, o Estado Nacional.

De toda maneira, como visto e exaustivamente discutido, o apelo popular ao ideário da integração é tão grande que os opositores da obra não chegam nem mesmo a colocar essa ideia em discussão, já que tal ponto é bastante delicado. As questões da integração são e foram, portanto, um ponto nevrálgico na discussão da pavimentação e agora da repavimentação da BR-319, que, de toda forma, não se mostraram suficientemente convincentes tanto para a manutenção da primeira obra quanto para a afirmação da nova obra por si só, devido a isto se somam a esta ideia outros argumentos, o que talvez ande mais próximo deste, e que seja mais caro ao ideário militar é a questão de segurança

nacional. De acordo com o Gal. José Antônio, “Ela é uma rodovia, também, de interesse primordial à segurança nacional, sem sombra de dúvida.” (JA; Pesquisa de campo, 2010).

A BR-319, por sua localização e por se ligar ao coração da floresta amazônica brasileira (a cidade de Manaus), tem como característica a contribuição para a Defesa Nacional (2.º GEE, 2009). Isso se dá pela importância estratégica que uma floresta com tão rica biodiversidade, com reservas minerais inumeráveis e com um reservatório de água doce gigantesco tem para toda e qualquer nação. Assim, ações como o Plano Colômbia⁶⁴, posto em prática pelos EUA desde o ano 2000, com suas inúmeras bases militares na região amazônica, e até mesmo o que tal plano em teoria combate, o narcotráfico, colocam as fronteiras brasileiras num certo grau de vulnerabilidade, e é nesse sentido que o documento do 2.º Grupamento de Engenharia do Exército (2009) argumenta que a reconstrução da estrada se justificaria também pela facilitação para o deslocamento de comboios militares no intuito de maior segurança nacional. Dessa maneira,

a ligação rodoviária a ser proporcionada pela rodovia será uma alternativa terrestre que contribuirá para a maior eficiência das Forças Armadas para fazer frente a qualquer ação externa nas fronteiras com a Guiana, com a Venezuela, com o Peru e com a Bolívia, viabilizando e justificando a realização da obra. Outro aspecto militar a ser considerado é a mobilização, a qual consiste na adequação dos meios necessários para um eventual conflito contra a ação externa. Partindo da premissa de que as Forças Armadas devem estar sempre preparadas para um estado de conflito e em condições de empregar efetivos em qualquer parte do território do País, a edificação da BR-319 cresce

⁶⁴ Infelizmente não foi possível enumerar o total de bases americanas na região por dificuldade de acesso a tais dados, eles não estão disponíveis em nenhum sítio do governo dos EUA.

de importância pelo auxílio proporcionado na aplicação da Expressão Militar do Poder Nacional numa determinada área, o que colabora para a viabilidade da Rodovia (2.º GEE, 2009, p. s/n.)

Na verdade, de acordo com as propostas do Programa de Integração Nacional –PIN, todas as rodovias que faziam parte deste programa como a Perimetral Norte, a Transamazônica, a São Gabriel da Cachoeira-Tabatinga-Assis Brasil, a BR-319 dentre outras tinham importância estratégica ao formar um quadro que circunda toda a região amazônica, somando-se a isto, é claro, as estradas construídas por JK, Brasília-Acre e Belém-Brasília. É nesse sentido que a ideia de integração nacional se junta a questões de segurança nacional. Daí a BR-319 ter essas conotações, ou como colocado por Francisco Leite,

para pensar a estrada, pensar o seu trajeto, [...] como uma necessidade de uma interligação terrestre. E, quem planejou isso foi o governo militar, então nas razões de uma visão de ocupação militar da Amazônia, né?! A 319 está associada a um [...] conjunto de estradas planejadas no governo militar, como a Perimetral Norte, como a Transamazônica e tal (FL; Pesquisa de campo, 2010).

Nesse sentido, Francisco Leite argumenta que,

me parece que ela (a BR-319) faz sentido, ela é concebida como uma obra para mobilização militar. Porto Velho [...] a própria criação do território federal de Rondônia e a sua ligação com Manaus e com Roraima, então você tem um eixo norte-sul, traçado na Amazônia Ocidental. Então tem um significado de acesso mesmo, de mobilidade. Com certeza, numa lógica de segurança nacional essa estrada faz todo sentido (FL; Pesquisa de campo, 2010).

O que fica do depoimento de Francisco Leite, antigo superintendente do IBAMA⁶⁵ no estado do Amazonas, é que, mesmo ele que se coloca contra a obra na atual conjuntura, assume esse viés de segurança nacional. Não à toa, essa estrada seria a primeira na história do Brasil a ser uma concessão militar como proposto pelo próprio Exército, tanto de acordo com o Gal. José Antônio que assevera que o projeto “prevê a segurança da rodovia como responsabilidade das forças armadas.” (JA; Pesquisa de campo, 2010), quanto pelo documento do 2.º GEE (2009), de que seria delegada a manutenção da estrada ao Exército Brasileiro, como pelo próprio depoente Francisco Leite pelo qual “a proposta do Exército é que essa estrada seja uma concessão militar. [...] Então o Exército receberia recursos dentro de seu orçamento e manteria essa estrada.” (FL; Pesquisa de campo, 2010), até mesmo para a mídia, para qual “o Exército Brasileiro vai se transformar no guardião da BR-319” (ACRÍTICA, 2010, p. s/n.), e, para além de todos eles, num documento do Tribunal de Contas da União (2010) solicitado pelo Senado Nacional está claro o interesse que o Exército tem em assumir a manutenção de toda a rodovia após sua conclusão. O que fica de todas essas colocações é a óbvia razão de segurança nacional que essa obra assume, que, no entanto, dentro da filosofia militar não é o suficiente, visto que eles mesmos admitem o interesse em se criar um grande arco ao redor de toda a Amazônia brasileira na busca da tão sonhada defesa nacional. De toda forma, a BR-319 é considerada pelo Exército uma EPT – Eixo Prioritário de Transporte que se soma aos modais hidroviários e aeroviários para a mobilização de tropas (TCU, 2010). Além da significação de mobilização de tropas, segurança nacional tem a ver com questões como o combate a atividades ilícitas por parte de grandes corporações criminosas internacionais, e como a BR-319 se localiza na Amazônia Ocidental, bastante próximo de países grande produtores de narcóticos como Bolívia e Colômbia, isso faz completo sentido, assim,

⁶⁵ Francisco foi Superintendente do IBAMA –AM entre os anos de 2003 e 2009.

quando concluída, a BR-319 contribuirá para a diminuição das atividades ilícitas – narcotráfico, contrabando, lavagem de dinheiro etc. – já que haverá uma presença mais efetiva das autoridades regionais e federais, ocupando o imenso vazio demográfico de forma ordenada e estratégica (2º GEE, 2009, p. s/n).

Contrapondo-se a este argumento está a própria localização da estrada, uma vez que a fronteira mais vulnerável da Amazônia, para as Forças Armadas brasileiras é a com a Colômbia, pois lá se encontram inúmeros militares estadunidenses, devido ao Plano Colômbia, e também uma grande força narcotraficante, além das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia – FARC, ou seja, o argumento da estrada como meio de combate a essa vulnerabilidade é falho pela amazônica distância da BR-319 e de Manaus dessas fronteiras, sendo impossível a mobilização de tropas de forma rápida até tais confins.

Outro ponto que se contrapõe à função de Segurança Nacional dada à estrada é uma regra do Plano Nacional de Viação – PNV, que diz que todos,

os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis (TCU, 2010, p. 3).

De acordo com este documento do TCU (2010), é reiterada diversas vezes a regra de que, se a estrada se afirmar como eixo de Segurança Nacional, ela não necessita de discussões públicas, podendo, a partir daí, ser referendada e construída sem o aval de outras instâncias, no entanto, como tal obra ainda não saiu do

papel, se ela é de fato fundamental à Segurança Nacional, não foi utilizada ainda essa regra como forma de imposição da obra.

Para problematizar tal ideia, pode-se pensar que no seu projeto inicial de reconstrução, no programa Brasil em Ação (1996-99), não havia ainda a presença maciça das forças militares dos EUA na região, que se intensificou a partir do Plano Colômbia (2000), e que o grande vilão da fronteira de então e que acabou sendo um dos principais argumentos em defesa da obra na época, era o combate ao narcotráfico, mesmo fazendo parte da ideia de Segurança Nacional, ele não se justificou por si só.

Os argumentos de Segurança Nacional e de Integração Nacional como pode ser visto são e foram utilizados na justificativa de todos os projetos da BR-319, mesmo que ambos não se afirmem *de per se*, seja nos anos de Costa e Silva e Médici ou FHC e Lula. Estes argumentos são, portanto, somatórios a toda aquela gama de razões necessárias para a legitimação da obra, sem, no entanto, se afirmarem de forma individual.

IIRSA

O ideário de integração não se resume às fronteiras nacionais, transbordando para todo o subcontinente Sul-Americano, assim a Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana – IIRSA é mais um dos argumentos somados na busca da legitimação do projeto. No entanto ele só veio a ser utilizado na obra prevista no PAC, uma vez que o projeto da IIRSA⁶⁶ é posterior ao programa Brasil em Ação (1996/99), assim, este é um raciocínio novo, ao mesmo tempo em que é o resgate histórico de uma das propostas da pavimentação inicial da BR-319, pois, como já mencionado, um dos pontos colocados no primeiro projeto foi a ligação terrestre entre Brasília e Caracas (AMAZONAS, 1973), que neste momento passa de fato a ser possível a partir da recente pavimentação da BR-174, que liga Manaus à Venezuela.

⁶⁶ A IIRSA foi proposta numa reunião entre os chefes de Estado sul-americanos em Brasília no ano de 2000.

Antes de discutir acerca da utilização da IIRSA como mais um ponto favorável à repavimentação da BR-319, como colocado em diversas entrevistas e documentos, é necessário buscar compreender o que vem a ser essa iniciativa e o porquê de seu surgimento, assim se fará aqui uma pequena apresentação dos contornos gerais deste projeto.

Antes de tudo, ele se insere de forma plena à nova realidade do mundo globalizado, pois, a partir do momento em que este fenômeno ganhou força, suas necessidades passaram a subjugar necessidades nacionais em favor de imposições dessa nova modalidade de capitalismo global controlado por grandes multinacionais (CASTELLS, 1999). Nas palavras de Octávio Ianni, a partir do processo de globalização, “aos poucos, a estratégia do desenvolvimento econômico para dentro, ou industrialização substitutiva de importações, foi sendo abandonada pela estratégia de desenvolvimento econômico para fora, ou industrialização voltada para a exportação.” (2007, pp. 88-89), assim, aqueles grandes projetos de desenvolvimento para dentro ocorrido em nações como o Brasil, desde meados do século passado até o fim da ditadura, perdem força em benefício desses novos projetos de interesse internacional. Devido a isto, surge uma nova estratégia de integração regional (leia-se continental), os novos subsistemas do capitalismo mundial, tal processo é articulado entre governos e empresas, setores públicos e privados, em vista das potencialidades econômicas de cada região, tendo como guia primordial os interesses dos grandes conglomerados econômicos internacionais (IANNI, 2007).

De forma sucinta, Claudete Vitte demonstra como essa nova realidade globalizada influencia na criação de infraestrutura.

A globalização cria novas necessidades, no incessante ir e vir das mercadorias. Há uma preocupação crescente em garantir uma cada vez mais rápida e maior mobilidade entre os centros de produção e consumo. [...] Esta dinâmica gerada pela globalização se encontra presente em todos os continentes, manifestando-se em diversos corredores como os

industriais, os de matérias-primas, os interoceânicos e os comerciais, expressando-se fisicamente na construção de novas rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, hidrovias para melhorar o trânsito de mercadorias para os centros industriais. (2009, p. 198)

É neste contexto de enorme influência dos interesses das grandes corporações que a IIRSA se insere, assim, de acordo com a mesma autora,

o objetivo primordial da IIRSA é buscar criar pontes e unir [...] territórios com um fim comum: a criação de uma plataforma logística que insira a América do Sul na economia global, bem como incrementar o comércio regional, estimular a integração de cadeias produtivas para uma inserção mais competitiva nos mercados mundiais e desenvolver espaços isolados (VITTE, 2009, p. 203).

De forma mais didática, a IIRSA abarca três objetivos básicos: 1 apoiar a integração de mercados para melhorar o comércio intrarregional, aproveitando primeiramente as oportunidades de integração física mais evidentes; 2 apoiar a consolidação de cadeias produtivas para alcançar a competitividade nos grandes mercados mundiais; 3 reduzir o custo sul-américa através da criação de uma plataforma logística vertebrada e inserida na economia global (PAIM, 2003). Ou seja, ela se constitui num programa de integração produtiva transnacional que implica uma nova forma de ordenamento territorial, objetivando a diversificação e a potencialização dos processos produtivos sul-americanos. Em suma, como defendido por Elisangela Paim (2003), são empreendimentos escolhidos conforme critérios geo-econômicos.

Em vista destes objetivos, os signatários da Cúpula dos Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília nos dias 30 de Agosto e 1º de Setembro de 2000, chegaram a sete princípios orientadores básicos de sua agenda, são eles (**Quadro 2**):

Sustentabilidade econômica, social, ambiental e político-institucional	A integração sul-americana deve ser guiada pela sustentabilidade destes quatro elementos – econômico, social, ambiental e político-institucional.
Regionalismo aberto	A América do Sul como espaço geoeconômico integrado – visa minimizar barreiras internas ao comércio, gargalos infraestruturais e sistemas de regulação, bem como a proteção da economia regional.
Integração e desenvolvimento	Criação de eixos multinacionais de infraestrutura de transporte, energia e telecomunicação com um padrão mínimo de qualidade destes serviços em faixas de fluxos de comércio atuais e potenciais.
Maior valor agregado para a produção	As economias devem ser orientadas, através da integração, para a formação de cadeias produtivas num processo de melhoria da qualidade contínua, com inovação e geração de conhecimento em setores de alta competitividade global.
Tecnologia da informação	Uso intensivo das mais modernas tecnologias de informática e comunicação a fim de eliminar barreiras geográficas e de operação na região buscando elevar a economia regional a um patamar mais elevado em nível mundial.
Convergência normativa	Busca a compatibilidade das normas estatais que regem e orientam as ações da iniciativa privada na região.
Coordenação Público-Privada	Visa a noção de liderança compartilhada entre governos e empresas na busca do diálogo para o planejamento e orientação de projetos que facilite o financiamento, a execução e a operação dos mesmos. Coloca o desenvolvimento como uma responsabilidade partilhada.

Quadro 2— Princípios Orientadores do IIRSA.
Fonte: IIRSA, 2010.

Os princípios orientadores demonstram de forma clara a proposta de enquadrar a América do Sul no sistema das grandes corporações globais e um dos pontos fundamentais desta proposta, até mesmo para a argumentação posterior do presente trabalho, é o que é chamado de “Integração e desenvolvimento”, ou seja, os eixos de integração infraestrutural. Nas palavras de Claudete Vitte “eixos de integração são faixas geográficas abrangendo vários países que concentram ou que possuem potencial para desenvolver bons fluxos comerciais, visando formar cadeias produtivas e assim estimular o desenvolvimento regional.” (2009, p. 203).

Através da adoção do sistema de faixas de integração geoeconômicas, o continente sul-americano ficou subdividido em 10 (dez) “Eixos de Integração Econômica”, como pode ser visto na **Figura 3**, que transcendem fronteiras nacionais, sendo este um dos pilares básicos da IIRSA.



Figura 3 – Eixos de Integração Econômica do IIRSA.

Fonte: IIRSA, 2010.

Dentre os dez eixos, três impactam diretamente a região amazônica brasileira, são eles o do Amazonas (5), do Escudo das Guianas (6) e do Peru-Brasil-Bolívia (10). A relevância destes

eixos se dá devido à importância estratégica e geoeconômica da região amazônica brasileira, ou dito de outra forma,

a competitividade da economia brasileira no mercado internacional depende, e muito, do seu desempenho na integração do Continente, de acordo com a aplicação das diretrizes do PPA 2004/2007. Nesta perspectiva a Amazônia merece destaque especial por se tratar de área fronteiriça tem um papel fundamental hoje, no processo de integração com os sete países vizinhos, colocando o Brasil como líder desta integração. (CARRION & PAIM, 2006, p. 9).

No entanto essa integração, como pode ser visto no detalhamento das obras a serem feitas, não prevê a repavimentação da BR-319, na verdade, a rodovia se encontra entre dois eixos, o do Amazonas e o do Peru-Brasil-Bolívia (**Quadro 3**).

A IIRSA tem, portanto, como mola mestra a ideia de desenvolvimento geoeconômico, através da criação ou melhoramento de infraestrutura visando, em última instância, a um *upgrade* nos meios de escoamento da produção, ou seja, é uma integração basicamente econômica.

Nas discussões, sejam em entrevistas, conversas informais ou documentos, acerca da BR-319, são recorrentes raciocínios que colocam a estrada como parte deste grande projeto. Como, por exemplo, no depoimento de Rodrigo Alves, “É um projeto [de repavimentação da BR-319] de governo, que faz parte da agenda do presidente Lula e que faz parte também, de uma estratégia internacional do Brasil de integração com a América do Sul.” (RA; Pesquisa de campo, 2010). Já no EIA (UFAM, 2009, Vol. 1) logo após serem apresentados os objetivos básicos do plano IIRSA, argumenta-se que “no âmbito da geopolítica latino-americana, a rodovia atuará como um eixo de integração rodoviária do norte ao sul da América do Sul.” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 33), ficando de forma intrínseca proposto que a estrada se conecta a este projeto.

Investimentos Propostos em Território brasileiro	Eixo do Amazonas	Eixo Escudo das Guianas	Eixo Peru-Brasil-Bolívia
1	Estrada de ligação Rio Branco-Cruzeiro do Sul	Expansão da atual linha de transmissão Guri-Boa Vista	Passagem das fronteiras e construção do Centro de Atenção de Atendimento de Fronteira (CEBAF) Peru-Brasil
2	Estrada de interligação Pucallpa-Cruzeiro do Sul	Hidrovia no rio Negro até a fronteira com a Venezuela	Ponte sobre o rio Acre
3	Estrada Cuiabá-Santarém	Linhas de fibra ótica ou outras tecnologias adequadas interligando Caracas ao Norte do Brasil	Passagem de fronteira Epitaciolândia-Cobija
4	Programa de Gestão Ambiental e Territorial (Rod. Cuiabá-Santarém)	Recuperação da rodovia Caracas-Manaus	Ponte Binacional sobre o rio Mamoré entre Guayaramerín e Guajará-Mirim
5	Portos de Santarém e Itaituba	Ponte sobre o rio Arraya	Complexo hidrelétrico de rio Madeira (hidrelétrica do Jirau e de Santo Antônio)
6	Melhoria da Navegabilidade do rio Içá	Ponte sobre o rio Takutu	Hidrelétrica Binacional Brasil-Bolívia
7	Melhoria do Sistema de Navegação Solimões-Amazonas	Rodovia Bonfim-Lethem-Linden-Georgetown	Linha de Transmissão entre as duas centrais hidrelétricas do rio Madeira e sistema central
8	Projeto de Eletrificação: pequenas centrais hidrelétricas e interligação Leticia-Tabatinga	Melhoramento da rodovia Georgetown-Albina; e da rodovia Macapá-Oyapock. Trecho Gomes Ferreira-Oiapoque	Navegação do rio Madeira entre Porto Velho e Guajará-Mirim
9	Rede de Terminais Fluviais na Amazônia	Ponte Internacional sobre o rio Oyapock	

Quadro 3 – Eixos de Impacto direto na Amazônia brasileira.
Fonte: IIRSA, 2010.

Outro entrevistado que colocou a estrada como parte integrante das propostas de integração sul-americana foi a representante do INCRA, Juliana Moreira, “e tem, assim, tem uma coisa [...] sabe aquele IIRSA? A BR faz parte desse grande projeto, né?!” (JM; Pesquisa de campo, 2010), reiterando mais à frente em sua entrevista, “olha, eu acho que [a reconstrução da BR-319] tem muito a ver com o IIRSA, porque [Manaus] é um lugar que tem uma produção industrial bem consolidada, então, é uma forma de você poder alimentar esse eixo que vai ter” (JM; Pesquisa de campo, 2010). Em verdade, os argumentos fazem todo sentido, em teoria, dentro dos objetivos propostos pelo IIRSA, no entanto, como visto, a BR-319 não é abraçada em nenhum dos eixos amazônicos.

No documento do 2º Grupamento de Engenharia do Exército, a argumentação de que a BR-319 faz parte da IIRSA está clara, pois “a justificativa geopolítica para a pavimentação da estrada está baseada no argumento de que a Iniciativa para Infraestrutura da América do Sul – IIRSA prevê a integração da América Latina por meio de obras de infraestrutura” (2º GEE, 2009, p. s/n.), a isto, soma-se a postulações do Gal. José Antônio de que “ela é uma rodovia que [...] tem uma importância estratégica no sentido de ligar e integrar o Amazonas ao restante do país. Ela também tem a função de integrar ao Pacífico, como corredor de exportação, como ao Caribe, como corredor de exportação, criado pela BR-319 e a 174.” (JA; Pesquisa de campo, 2010). Retornando ao documento do 2º GEE (2009), é posto, também, que a obra ajudará a consolidar a liderança do Brasil no subcontinente.

Portanto, a IIRSA se tornou um ponto a referendar a obra, mesmo que uma simples pesquisa sobre os “Eixos de Integração e Desenvolvimento” previstos no projeto demonstre o contrário, assim como as datas do primeiro projeto de repavimentação e do surgimento da IIRSA. De toda forma, em teoria, faz completo sentido a BR-319 fazer parte das propostas da IIRSA, uma vez que Manaus é um centro dinâmico de produção industrial. Porém, como será visto, em relação às questões econômicas, a estrada é negada pelo setor industrial, que é o principal nicho a ser impactado pela IIRSA manauara como corredor de escoamento da produção.

QUESTÕES ECONÔMICAS

Outro ponto bastante repisado das justificativas para a pavimentação da BR-319, herança do projeto inicial, e que se manteve nos projetos dos anos 1990 e 2000, são supostas benesses econômicas que a obra traria tanto em nível nacional, quanto regional, e até mesmo continental, como visto na defesa da IIRSA. Em princípio, tais impactos se dariam em todos os três setores da economia, primário, secundário e terciário. Essa abrangência a todos os setores da economia, no entanto, se mostrou falaciosa desde a pavimentação da estrada nos idos de 1970, pois, por exemplo, em momento algum, houve uma produção primária realmente significativa em seu entorno que justificasse a obra. Assim, os argumentos nesse sentido foram bastante contestados pelos opositores do projeto.

Através dos subsídios dados em entrevistas e documentos, pode-se perceber que a BR-319 tem, principalmente, duas funções econômicas primordiais: a estruturação de um novo eixo de escoamento da produção industrial de Manaus e a dinamização da produção agrícola na região de seu entorno. Isto significaria, em última instância, o aumento da competitividade dos produtos da Zona Franca de Manaus e uma queda nos preços dos produtos primários através da maior oferta. De acordo com o EIA,

no âmbito econômico, a rodovia tem como objetivo ser uma opção de escoamento da produção industrial de Manaus para o centro-sul do país, fornecendo uma opção de modal, principalmente para produtos de alto valor agregado, que perdem competitividade pelo tempo de chegada ao mercado consumidor. Também promoverá o escoamento da produção agro-extrativista local tanto dos municípios produtores do interior em direção as capitais, quanto entre os municípios produtores. (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 33).

Estes dois pontos cruciais às questões econômicas são bastante controversos, exemplarmente, a representante do IN-

CRA, Juliana Moreira, crê que a função primordial da estrada se liga ao escoamento da produção industrial da ZFM, sendo assim, um eixo para o transporte de cargas, já a produção agrícola não se afirma uma vez que não haverá, excetuando-se, é claro, a área mais próxima a Porto Velho e Humaitá onde isso já se consolidou, áreas disponíveis para essa produção, pois a política de assentamento do Instituto mudou há alguns anos, e não há mais assentamentos de colonos, apenas reconhecimento das populações tradicionais. Nas palavras da entrevistada, “a partir de 2000, saiu uma norma que, a partir daquela data, só seria criada na Amazônia Legal projetos especiais de reconhecimento da população tradicional e não mais de colonização, que são aqueles que pessoas de fora vêm para cá, que é o modelo antigo de projeto tradicional.” (JM; Pesquisa de campo, 2010). Assim, o que se cria hoje são projetos de assentamentos Agroextrativistas (PAE) e é exatamente este o tipo que é implantado na área de influência da BR-319 na última década (**Tabela 9**).

Município	Projeto	Ano de Criação
Autazes	PAE Canaã	2004
Borba	PAE Tupanã Igapó-Açu I	2005
Careiro	PA Nova Residência	1988
	PAE Tupanã Igapó-Açu II	2007
	PAE Castanho	2004
	PA Panelão	2005
Humaitá	PAE Botos	2004
	PAE Urupiara	2007
	PAE São Joaquim	2007
	PAE Floresta do Ipixuna	2007
	PAE Novo Oriente	2007
Manaquiri	PA Santa Maria Auxiliadora	2007
	PA Manaquiri I	2005
	PA Manaquiri II	2005
Manicoré	PDS Mandioca	2007
	PAE Jenipapos	2004
	PAE Onças	2006
	PAE Baetas	2010

Tabela 9 – Projetos INCRA – Área de Influência Direta/BR-319.
Fonte: INCRA, 2010.

No mesmo sentido, Samuel Flores acredita que a repavimentação da estrada não impactaria, de forma suficientemente grande, nenhum dos setores da economia e em especial o primário, nas palavras dele “nada que justifique a estrada” (SF; Pesquisa de campo, 2010).

Rodrigo Alves, coordenador do EIA/RIMA, coloca que, “em relação ao setor primário, obviamente que você abre uma nova área, especialmente na área de agricultura e pecuária, para abastecer os principais mercados” (RA; Pesquisa de campo, 2010), no entanto, ao argumentar isso, ele se contradiz em relação à sua própria entrevista, na qual anteriormente havia posto que, na região da BR-319, haveria um impeditivo natural para a produção agropecuária, o alto índice pluviométrico. O interessante é que essa contradição não é privilégio de Rodrigo Alves, no documento do 2º Grupoamento do Exército (2009), inicialmente é colocado que a repavimentação da rodovia permitirá um aumento da produção agrícola no interflúvio Purus-Madeira, sendo, posteriormente, posto que,

por apresentar uma topografia plana, o empreendimento não alterará as características gerais do relevo e não influenciará na quantidade de solos agriculturáveis, pois o solo da região é geralmente pobre, necessitando da implantação de tecnologias de correção, para tornarem-se economicamente produtivos. (2º GEE, 2009, p. s/n.)

Outra entrevistada, a senhora Kátia Gonçalves, representante da Comissão Pastoral da Terra – CPT, acredita que a repavimentação da BR-319 “vai trazer um grande impacto no setor primário na questão da produção” (KG; Pesquisa de campo, 2010), o que é bastante interessante por ela se definir contrária à obra, dando assim, num primeiro momento munção àqueles que são favoráveis a obra. Porém, até mesmo pelo perfil social da entidade que ela representa,⁶⁷ a crítica a esta suposta produção

⁶⁷ A CPT trabalha em apoio a pessoas atingidas por conflitos no campo, como trabalho escravo, luta pela terra e etc.

vem não pelo seu aumento, mas pela forma como ela se daria, assim, ela diz que a repavimentação “não vai trazer nenhum impacto positivo para os pequenos (produtores), mas para os grandes (produtores) sim” (KG; Pesquisa de campo, 2010). Portanto, para ela, o impacto econômico pode até vir a ser positivo, até mesmo com uma redução dos preços dos alimentos na cidade de Manaus, por exemplo, mas isso ocorreria de forma socialmente injusta, o que ajudaria a desautorizar tal obra.

Por fim, o que se percebe dessa obra em relação à produção agropecuária é que ela deve mesmo vir a aumentar, sem que isso signifique de fato algo relevante para a economia do Estado e, conseqüentemente, da Nação, até devido àquelas características do regime pluviométrico da região, e mesmo que ela se dê, ela poderá trazer consigo problemas outros que acabem por deslegitimar tal obra.

Apesar dessas inúmeras colocações acerca dos impactos no setor primário, os argumentos tanto atuais quanto históricos em relação à estruturação da Manaus-Porto Velho, no sentido econômico, orbitam ideias de dinamização do setor secundário, concentradamente de Manaus devido ao Polo Industrial. Como a defesa histórica dessa ideia já se deu no tópico da história da estrada, não cabe aqui rememorá-los, assim, a discussão se concentrará no atual imbróglio.

Dentre os entrevistados, vários argumentaram acerca da estrada como meio de escoamento da produção industrial de Manaus, como posto acima, Juliana Moreira, representante do INCRA o fez, da mesma maneira João Paulo, do DNIT, também o faz, ao propor que a BR-319 é um “meio de escoamento da produção” (JP; Pesquisa de campo, 2010) da ZFM. Já no documento do 2.º Grupamento de Engenharia do Exército (2009) é estruturada uma linha de pensamento que propõe a estrada como forma de dar maior competitividade à Zona Franca de Manaus. O Gal. José Antônio, líder deste grupamento, pontuou em sua entrevista que a estrada

não tem uma importância apenas estratégica (no sentido de segurança e integração nacional), ela tem uma importância social grande, em decorrência da importância econômica.

A importância econômica vai dar sustentação, quer dizer, quando foi criada a Zona Franca de Manaus houve um grande incentivo, qual foi um dos grandes problemas que se enfrentou? O escoamento. Hoje, por exemplo, as fábricas instaladas no distrito industrial de Manaus, dependem quase que essencialmente do transporte fluvial. (JA; Pesquisa de campo, 2010)

Concluindo em sua argumentação o general coloca a ZFM como refém do modal hidroviário e como esse modal é mais lento isso tiraria, relativamente, a competitividade do Pólo Industrial de Manaus – PIM. Nessa mesma toada, no EIA se encontra essa afirmação, de que, “sob a ótica econômica, [...] poderá ser uma via alternativa para acelerar o escoamento dos produtos eletroeletrônicos gerados no Pólo Industrial de Manaus que hoje dependem exclusivamente do modal hidroviário.” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 32). Retornando um pouco à questão do setor primário, no EIA é declarado que “a rodovia BR-319 é encarada como uma promissora rota de exportação de commodities do agronegócio (soja e álcool).” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 184). Porém, nesse sentido, essa rodovia iria competir tanto com a hidrovía do Madeira quanto com a BR-163. Para além destes pontos, mais à frente, no próprio EIA, é posto que,

economicamente o modal rodoviário não é um bom modal para o transporte de grandes volumes de carga como a soja. Esse fato o desclassifica para ser uma alternativa para escoamento do grão a partir de Rondônia e Mato Grosso. De maneira semelhante, representantes das indústrias de Manaus têm indicado que, no momento, a rodovia teria baixa importância para o Polo Industrial de Manaus. Entretanto, ainda que seja impossível quantificar, a rodovia poderia constituir modal alternativo para produtos altamente perecíveis, cujos preços são elevados na cidade de Manaus. (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 216-217)

Referendando este último trecho, o coordenador do EIA-RIMA, Rodrigo Alves, colocou que, para a ZFM, o impacto da obra seria, “talvez não muito grande, porque o PIM já possui uma estrutura logística razoável, não é o suficiente, mas é razoável.” (RA; Pesquisa de campo, 2010). Assim, o argumento utilizado que ajuda a subsidiar a posição favorável à obra é desqualificado pelo autor do EIA e, no próprio documento, em mais uma contradição do texto.

Samuel Flores, na entrevista, discorreu sobre a influência da estrada na ZFM e sobre a contradição presente no EIA, para ele,

isso [a repavimentação da BR-319] não leva à melhoria da Zona Franca de Manaus, sempre a justificativa é de que precisa para transportar os produtos das fábricas daqui para São Paulo e tal. Só que os gerentes das fábricas não estão nem aí, já falaram isso até no próprio EIA-RIMA diz isso, essa é a coisa mais incrível. É porque eu nunca vi um EIA-RIMA que confessa aí que a própria razão da obra não existe. Essa é uma coisa inédita. Mas, é verdade que ela [a BR-319] não faz sentido econômico, mesmo se fosse dada de graça. E vai ser muito caro para fazer e manter uma estrada com as poucas cidades que tem naquele lugar. Mas mesmo se fosse simplesmente dada de graça, ainda assim isso não faz sentido para as fábricas aqui, porque é mais barato levar as coisas por água do que por caminhão. (SF; Pesquisa de campo, 2010)

Ele reitera mais à frente em sua entrevista que “é mais barato até o sistema atual. Vai de balsa até Belém e depois de caminhão, é muito mais barato que a BR-319. E se fosse por cabotagem que ela vai por navios oceânicos até Santos, seria muito melhor” (SF; Pesquisa de campo, 2010). Philip Fearnside, num de seus textos sobre o tema, também havia questionado essa relação da BR-319 com a ZFM,

a importância alegada da BR-319 para o Polo Industrial de Manaus sempre foi a principal justificativa para a existência da rodovia. Infelizmente, a afirmação da inexistência de interesse é completamente verdadeira, e isto foi declarado publicamente pelo representante da Federação das Indústrias do Amazonas (FIAM) no evento realizado na Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em 19 de março de 2008. (FEARNSIDE & GRAÇA, 2009, p. 38).

A ideia de um modal alternativo à estrada como mais racional economicamente é também colocada num parecer do EIA/RIMA feito por Enrico Bernard *et al.* que questiona o raciocínio da BR-319 como meio de escoamento da produção da ZFM,

a justificativa de que a pavimentação da BR-319, diminuindo o tempo de frete para o centro-sul do país, aumentará a competitividade do Polo Industrial de Manaus (PIM) não se justifica. Por se tratar de mercadorias não perecíveis, a diferença de alguns dias não representaria um ganho significativo, principalmente se forem computados os aumentos nos custos desse modal que são da ordem de 50% em relação à cabotagem. No entanto, a ineficiência e precariedade da estrutura do porto de Manaus (considerado o mais ineficiente do Brasil), assim como da insegurança dos portos são impedimentos para ampliar a capacidade deste setor (2009, p. 22)

No mesmo sentido de problematização da rodovia como via de escoamento da produção, seja agrícola ou industrial, Francisco Leite argumenta que,

é bom você lembrar que a BR-319 é paralela ao Madeira, que é uma hidrovia que escoava soja. Então, não poderia ser. Eu imagino

que, a questão do escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste e de Rondônia pela BR-319 não me pareceu que essa justificativa econômica é [...] tenha sido utilizada. Pode até ter sido tentada, mas logo desapareceu, então ficou um discurso muito voltado [para o] abastecimento de componentes para o distrito industrial. [...] não é uma estrada que vai trazer grande fluxo de material, de matéria-prima, nem exportar produtos. Mesmo porque [...] encher vários containers em Manaus e botar num transatlântico é muito mais negócio do que encher um monte de carretinha de 2 toneladas e transportar por uma estrada por 1000 km. É, realmente, do ponto de vista econômico não faz muito sentido, né?! Até porque, vamos exportar o quê para Rondônia? Rondônia vai exportar [...]? Quer dizer, os dois pontos imediatos dessa estrada. [...] Então, eu nem sei se haverá um fluxo de bens e serviços de Rondônia para Manaus. (FL; Pesquisa de campo, 2010)

Saindo da questão da estrada como via de escoamento da produção e entrando nas questões acerca do terceiro setor, apesar de este não ser um raciocínio muito utilizado como forma de justificção da obra, ele aparece em alguns momentos. Exemplarmente, Geraldo Duarte, da ONG IDESAM – Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas coloca que “você vê que nem o setor primário, nem o setor secundário, nem o setor terciário seriam, de fato, impactados. Assim [...] eu acho que talvez o terciário. O terciário, talvez, por conta de você aumentar a população, então né?!” (GD; Pesquisa de campo, 2010). Mais ou menos no mesmo sentido, o representante do DNIT, João Paulo, argumenta que a estruturação da BR-319 impactaria a região do seu entorno de forma positiva, nas palavras dele,

primeiro é financeiro, um impacto positivo. [...] a BR não tem muita coisa ao longo dela hoje. Se você observar, não tem um ponto

de comércio, não tem um ponto de apoio. Bom, nas comunidades ao longo, que já são praticamente cidades, bem [...] distritos, como se fossem distritos, você poderia, sei lá [...]. As pessoas já moram lá. Só que é muito ruim o local de morada, precisaria receber também uma infra-estrutura de asfalto etc., etc., nesses pequenos distritos. (JP; Pesquisa de campo, 2010)

Portanto o fluxo de automóveis na estrada levaria, de uma forma ou de outra, ao surgimento de estruturas de serviços no seu traçado que, em última instância, seria um impacto econômico.

Assim, o que fica dos diversos depoimentos e documentos é a falta de solidez dos argumentos que defendem a estrada como via de escoamento da produção tanto agrícola do centro-oeste para os portos no rio Amazonas, quanto, e talvez principalmente, em relação ao Polo Industrial de Manaus. A dúvida que fica é: será que a repavimentação dessa rodovia não impactaria a economia de maneira alguma? Claro que sim. Seja num pequeno aumento da produção agrícola, seja numa maior oferta de bens e serviços, ou também de algum escoamento de produtos industriais para as cidades do entorno ou para as regiões mais próximas a Manaus (partes da Região Norte e a Centro-Oeste), no entanto tudo isso de forma muito tacanha como ocorrido na primeira pavimentação da estrada. O que de fato vai fazer girar a economia de forma considerável será o próprio trabalho de pavimentação da estrada.

No argumento de Geraldo Duarte, “bom [...], na [economia] nacional eu não vejo impacto nenhum, absolutamente, nenhum. Só o dinheiro do PAC que vai ser gasto, mas em termos de operar, gerar alguma oportunidade econômica que gire a economia, nenhum.” (GD; Pesquisa de campo, 2010). O dinheiro do PAC a que ele se refere é exatamente o montante a ser gasto nas obras de pavimentação da estrada, que demandarão de mão de obra, compra e transporte dos materiais necessários, etc. E como posto pelo Gal. José Antônio,

os principais desafios de obras na Amazônia são relacionados à logística necessária à implementação dessas obras. [...] Em consequência disso, são obras que tem um custo mais elevado. [...] E principalmente quando se fala em obra de estrada, se fala em quantidade de insumos muito grandes. (JA; Pesquisa de campo, 2010)

Em complemento às colocações do general, o Cel. Roberto Teresa argumentou que, “é necessidade de certos insumos que não são produzidos na Amazônia, eles vêm de fora, e isso torna essa logística mais complicada pela espera.” (RT, Pesquisa de campo, 2010). Isto eleva ainda mais os custos da obra, o que acaba por fazer girar a economia. Ou seja, para as grandes empreiteiras, a obra tem uma significação econômica muito alta. Nesse sentido, Samuel Flores coloca que “mas, agora é outro sentido, quem vai vender materiais, empreiteiras e tudo mais vão querer [a obra], né?!” (SF; Pesquisa de campo, 2010). Já Rodrigo Alves reitera essa ideia da obra como impactante na economia pela sua própria construção, colocando que, “na economia nacional, qualquer investimento de infraestrutura tem um impacto no sentido de crescer a economia.” (RA; Pesquisa de campo, 2010).

Por fim, o que fica de impacto econômico substancial nesta obra é a questão da sua própria construção. Se essa estrada de fato se tornasse um eixo econômico, criando uma via realmente usual de transporte de cargas em vista tanto do mercado interno quanto externo, dito de outra forma, um fluxo comercial, dinamizando os setores primários e terciários de sua área de influência e fazendo surgir oportunidades de empregabilidade a longo prazo, em suma, se ela abarcasse aqueles preceitos propostos no IIRSA, faria parte desse grande projeto e não teria que se afirmar separadamente.

INTERESSES POLÍTICOS

Um quarto argumento, reiteradamente utilizado para a justificação do renascimento desse projeto, se dá em relação a um apelo de interesse político. Apesar de esta posição ser facil-

mente encontrada nas diversas mídias e nas colocações pessoais tanto de entrevistados quanto de pessoas da sociedade civil em geral, este é um argumento bastante frágil no sentido de ser motivador de um projeto tão grandioso.

Antes de demonstrar a fragilidade de tal argumento, é necessário perceber toda pujança em sua crença. O depoimento do representante do IDESAM, Geraldo Duarte, é talvez o mais enfático dessa posição, ao ser perguntado qual seria a motivação que levou à ressurreição desse projeto ele ponderou que foi “número 1: interesse político do Alfredo Nascimento. Número 2: interesse político do Alfredo Nascimento. Número 3: interesse político do Alfredo Nascimento.” (GD; Pesquisa de campo, 2010), sendo complementado por sua colega de instituição Michele Lima, “eu acho que a gente ouviu na época muitas outras justificativas, mas eu acho, que também concordo, que [as motivações] acabam se escondendo atrás dos interesses políticos do Alfredo Nascimento” (ML; Pesquisa de campo, 2010). Já a representante do INCRA, Juliana Moreira, argumentou, na mesma pergunta, que “[o projeto] atualmente, regionalmente tem um caráter bem político da gente ter um ministro dos transportes, que ele é do Estado, ele não é daqui, mas ele é daqui, e ele não tem nenhuma bandeira. Ele tem que ter uma bandeira de propaganda e é a BR-319” (JM; Pesquisa de campo, 2010).

Nessa mesma toada, o entrevistado Francisco Leite colocou que “a minha suspeita é essa, que foi um movimento [...] é [...] pessoal do ministro [dos Transportes – Alfredo Nascimento]. Trazer uma obra federal, mais uma obra federal para o estado do Amazonas, que, vamos dizer, não tem muitas obras federais” (FL; Pesquisa de campo, 2010). E complementou dizendo que

então, vai lá, se por acaso, não estava na estratégia do ministro Alfredo Nascimento, [então] futuro candidato a governador do Estado do Amazonas, patrocinar politicamente essa obra. Poderia ser a grande motivação dele. Ele vai encontrar outros grupos de interesse que, vamos dizer assim, são

capazes de elaborar um discurso público na mesma direção, mas a minha suspeita é que são grupos que estão representando a mesma estratégia de interesse do ministro. (FL; Pesquisa de campo, 2010)

Fica óbvio, portanto, que a ideia de interesse político se relaciona com questões eleitoreiras. Nesse sentido, a representante da CPT, Kátia Gonçalves, ao depor como se deu a construção da relação da CPT com a temática da BR-319, discorreu sobre os seminários públicos feitos na cidade de Manaus e descreveu uma passagem ocorrida no auditório da SUFRAMA, na discussão “Ferrovia X BR-319”⁶⁸, e disse que,

o Aloísio Braga [suplente do senador Alfredo Nascimento], falou das motivações do Alfredo Nascimento de refazer a BR. Daí falou claro do isolamento, que Manaus era uma cidade isolada e que precisaria fazer parte desse país, porque, na verdade, o isolamento fazia com que Manaus não fosse ou não pertencesse diretamente [ao Brasil]. Apresentando todos aqueles discursos, na verdade, mais do que nunca eleitores, então ficou muito claro pra nós que a motivação do Alfredo Nascimento era uma motivação política, não era uma motivação pra ajudar a Zona Franca ou fazer isso ou aquilo, não. A motivação que ele tinha era política. (KG; Pesquisa de campo, 2010)

Kátia Gonçalves é bastante elucidativa daquele apelo que o “mitológico” isolamento de Manaus tem sobre sua população. E isso é enfatizado mais à frente em sua entrevista quando ela argumenta que o motivo do renascimento do projeto “foi político, o Alfredo Nascimento. Foi político e ficou muito claro nessas eleições, porque assim, que carta ele tinha na manga? Ele era o Ministro dos Transportes e o que foi que ficou dito, que ele é tão incom-

⁶⁸ Seminário ocorrido em setembro de 2008 na cidade de Manaus.

petente que não conseguiu fazer o que os amazonenses queriam” (KG; Pesquisa de campo, 2010), e, de acordo com a entrevistada, esse acabou sendo o motivo da derrota eleitoral do ministro⁶⁹.

E foi nesse sentido que Samuel Flores propôs que “é, principalmente, um projeto político, né?! Porque é uma coisa que ganha votos aqui em Manaus, então todos os políticos de todos os partidos são a favor, não é?!” (SF; Pesquisa de campo, 2010). Em um de seus textos sobre o imbróglio da BR-319, Fearnside e Graça, também colocaram, de forma clara, que essa era uma obra de interesse político pessoal do ministro Alfredo Nascimento, que, então, visava à cadeira de governador do Estado do Amazonas (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009).

Até mesmo o coordenador do EIA/RIMA, Rodrigo Alves, admite o apelo político da obra, sem, no entanto, citar nomes ou mesmo entrar mais a fundo nessa discussão, dizendo que “então, como política é isso, como política de governo. Mas como política partidária, de interesse, deve ter, mas não é minha área isso não.” (RA; Pesquisa de campo, 2010). Afirmando mais à frente ser apenas um técnico e por isso de não poder afirmar nada.

Na cobertura da mídia tanto regional quanto nacional das questões que envolvem a repavimentação da estrada, a ideia do apelo político da obra é copiosamente utilizado como um argumento central, no entanto, na mídia do centro-sul do país essa posição é mais perceptível, até mesmo devido à não relação direta destes órgãos com o tema.

Por exemplo, no sítio Notícias da Amazônia, está de forma sucinta a posição do ministro e a motivação que o levou a adotar tal posição, de acordo com a notícia,

o ministro Nascimento não faz segredo que viabilizar a Porto Velho-Manaus é a “obra de sua vida”. Ele começou a carreira política em Manaus, foi eleito prefeito duas vezes, ocupou várias pastas estaduais e elegeu-se senador

⁶⁹ O Ministro Alfredo Nascimento (PR) perdeu as eleições para o Governo do Estado do Amazonas ainda no primeiro turno para o Vice-Governador Omar Aziz (PMN).

pelo Amazonas. Sabe perfeitamente que a população da cidade sofre de isolamento crônico e quer a estrada para se sentir ligada ao Brasil. Obstruí-la pode ser suicídio político. (NOTÍCIAS DA AMAZÔNIA, 2009, p. s/n.).

Na mesma direção, foi posto numa reportagem da Folha de São Paulo, nos momentos finais de definição das coligações e apoios políticos a serem fechados para as eleições de 2010, onde foi posto que “no Amazonas, a estrada é o principal trunfo eleitoral de (Alfredo) Nascimento. A obra é usada pelo PR (Partido da República), partido do ministro, como moeda de troca para o apoio à candidatura de Dilma Rousseff (PT) à presidência.”⁷⁰ Já numa reportagem do jornal *Acrítica*, ocorrida em meio à campanha eleitoral, em que os apoios estavam definidos, o político Alfredo Nascimento não ocupava mais a cadeira de ministro, e que a luta pelos votos já se dava por via de televisão e rádio, foi posto que “a novidade é que o Ministério dos Transportes (MT) resolveu tirar o caráter político-eleitoral e a disputa ideológica em torno da BR-319 e tratar a obra de forma técnica e ambientalmente sustentável.” (ACRÍTICA, 2010, p. s/n).

O que fica claro tanto da cobertura da mídia quanto das colocações dos entrevistados é que o projeto de repavimentação foi capitaneado pelo político Alfredo Nascimento, contudo essa ideia é errônea, pois numa simples consulta das datas em que o projeto foi lançado pelo Estado Nacional, meados da década de 1990, e o ano em que o político se torna ministro, princípios da década de 2000, jogam essa proposição por terra.

Portanto, apesar de ser uma visão bastante difundida, o projeto de repavimentação não foi motivado pelos interesses políticos de Alfredo Nascimento. O que mudou de fato em relação ao projeto de repavimentação inicial foi que o ministro dos transportes, pasta à qual o projeto está subjugado, passou a ser um político com base no Amazonas, o que deu maior impulso

⁷⁰ É necessário perceber que o Partido da República é presidido nacionalmente pelo ministro Alfredo Nascimento, e que, portanto, o poder de barganha pessoal do ministro é ainda maior.

e visibilidade à proposta, pois o estado do Amazonas é onde a obra tem maior apelo, uma vez que quase toda sua extensão nele se encontra. Portanto o ministro Alfredo Nascimento utilizou de seu poder e de seu *feeling* político para encampar o projeto e posteriormente tentar utilizá-lo em benefício próprio.

MEIO AMBIENTE

A discussão ambiental que envolve todo o embate sobre a efetivação da obra Manaus-Porto Velho é algo recente na história dessa estrada, uma vez que, na sua pavimentação inicial esta não era uma temática cara ao processo de desenvolvimento, não só no Brasil, mas também no mundo como um todo, apesar de algumas vozes clarividentes. Em verdade, tal problemática passa a fazer parte das preocupações do Estado brasileiro como um todo através da regulamentação de leis e estruturação de institutos que visam à defesa do meio ambiente. Isso se dá no bojo do surgimento de movimentos da sociedade civil organizada em âmbito internacional de contestação a agressões à natureza, como por exemplo, o Clube de Roma de 1968, que culmina quatro anos depois na Primeira Conferência Mundial sobre o Homem e o Meio Ambiente – a Conferência de Estocolmo, 1972 – organizada pela Organização das Nações Unidas (ONU). A supracitada regulamentação das leis ambientais no Brasil ocorreu com a criação do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), lei 6938 de 31 de agosto de 1981, essa lei prevê

Artigo 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva e potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento.

Dessa maneira, a reconstrução da BR-319 se aplica a esta lei tendo que passar pelo processo de licenciamento, que exige

o Estudo de Impacto Ambiental e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental⁷¹.

Esta exigência da lei e as características da estrada, como ter seu traçado cortando uma das regiões mais preservadas da floresta amazônica, fez com que a temática ambiental fosse um dos epicentros de toda a discussão do projeto de repavimentação da estrada. A partir disso, é interessante observar como percepções diversas do mesmo objeto levaram tanto defensores quanto opositores do projeto a utilizar de argumentações de defesa do meio ambiente para justificar suas posições.

Para começar demonstrando como esse imbróglio pode ser percebido de duas maneiras distintas, numa reportagem do Jornal O Estado de São Paulo foram captadas tais posições, num primeiro momento, numa declaração do Ministro Alfredo Nascimento, ele disse que “o grande perigo que nós podemos correr, eu insisto em dizer, é deixar a estrada do jeito que está. O Estado não está presente lá, e as pessoas vão ocupar essa região se nós não cuidarmos de colocar o Estado a cuidar, a preservar essa região tão importante.” (ESTADO DE SÃO PAULO, 2010, p. s/n.). Num segundo momento, o professor do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA), Doutor Mario Cohn-Haft afirmou que “aquela região só está preservada, porque a estrada está abandonada há mais de 20 anos.” (ESTADO DE SÃO PAULO, 2010, p. s/n.). Naquela pequena reportagem de jornal, fica claro como se posicionam opositores e entusiastas do projeto.

A ideia posta pelo ministro de que é, através da reconstrução da estrada, que será possível ao Estado o controle daquela área e, conseqüentemente, uma forma de inibir o processo de desmatamento de uma região tão rica em biodiversidade e com uma floresta tão bem preservada é bastante cara aos defensores do projeto. Por exemplo, no documento do 2º GEE, está colocado que, “merece destaque de que tal vegetação será preservada por meio de Áreas Protegidas, as quais ‘estancam’ o desmatamento criminoso e viabilizam ambientalmente a reconstrução da

⁷¹ Já foi discutido aqui que se a obra se afirmasse como crucial à Segurança Nacional ela estaria livre dessa necessidade, contudo, este não mostrou ser o caso.

estrada.” (2.º GEE, 2009, p. s/n.), ou seja, o desmatamento criminoso será combatido com a presença do Estado que se dará através da estrada. Nesse mesmo sentido, o engenheiro João Paulo, do DNIT, propõe que órgãos como IBAMA, ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Exército dentre outros só passariam a ter acesso àquela região com a estruturação da estrada e assim poderiam “tomar conta para que não aconteça [...] desmatamento” (JP; Pesquisa de campo, 2010). Em outro momento, ele reafirma a ideia, dizendo sobre a reparimentação que “eu acho que vai trazer benefício para todos, inclusive, para o próprio IBAMA”⁷² (JP; Pesquisa de campo, 2010).

O Gal. José Antônio do 2.º Grupamento de Engenharia do Exército argumentou em sua entrevista,

eu sou favorável à BR-319, por vários aspectos, um deles é a própria preservação da Amazônia. É a maneira que nós teremos de trazer para cá, para a Amazônia recursos suficiente para ser aplicado na própria floresta amazônica para que ela continue a ser o que ela é hoje em termos de representação, para o mundo e para o nosso país. (JA; Pesquisa de campo, 2010)

Segundo a linha de raciocínio do General, com a estrada plenamente transitável, o Estado passaria a ser presente, o que conseqüentemente, levaria a um maior investimento do próprio Estado, o que traria a reboque recursos privados, que, em última instância, ajudariam a manter a floresta em pé.

O coordenador do EIA/RIMA, Rodrigo Alves, compartilha da mesma ideia do General, e isto fica bastante claro quando ele argumenta que,

é primeiro, existir a rodovia em primeiro lugar, né?! Existem algumas linhas que falam

⁷² É interessante perceber que essa citação direta ao IBAMA não se dá por acaso, pois, dentro do DNIT, existe uma visão geral favorável à estrada, assim como a ideia de que aquele instituto é o verdadeiro motivo para que a obra não tenha sido ainda concluída.

que não tem que existir a rodovia, só pode ter rodovia depois, aí você instala a governança, e aí depois você [...] aí depois é que vem a rodovia. Está errado! Está errado! Porque, em primeiro lugar, o que é governança? Governança é quando há uma ação tanto pública, quanto privada, né?! Que leva a uma situação desejada. Governança, não é o governo trabalhar direito? Correto? Então, o que temos, o que tem na [...], o que deve ter na rodovia, são as pessoas, os mercados, os governos funcionando. De maneira que possa evitar o desmatamento descontrolado, né? E isso acontece como? Em primeiro lugar tendo acesso (RA; Pesquisa de campo, 2010)

Sendo que, mais à frente em sua entrevista, Rodrigo Alves reitera sua posição, “nós precisamos ter o acesso à região para começar a poder falar em governança. Governança sem Estado no local é sonho”. (RA; Pesquisa de campo, 2010)

A argumentação de Rodrigo Alves na entrevista vai de encontro a uma das ideias basilares do documento que ele foi um dos autores, lá está escrito, num “cenário de ‘ampla governança’ seria possível reverter a tendência de desmatamento pela pavimentação da BR-319 através de ordenamento fundiário e territorial, monitoramento e fiscalização ambiental e fomento a atividades produtivas sustentáveis” (UFAM, 2009, Vol. 4, 479). Nesse sentido, o INCRA, o ICMBio e o IBAMA, para ficar apenas nos órgãos federais, poderiam praticar suas políticas através do acesso permitido pela estrada, o que de outra maneira não seria possível. No fim de seu depoimento, o entrevistado arremata que,

indo do ponto de vista ambiental, o que deve ser feito é o que está se fazendo. Existem [...] existe o comitê interministerial que está tratando do assunto, que está criando condições para se evitar o descontrole. Então, vai ter impacto? Vai, mas de longe não vai ser o que aconteceu no passado naquela região. (RA; Pesquisa de campo, 2010)

O que fica das posições favoráveis à consecução do projeto é que é apenas através dele que se faz possível a preservação daquela região e que sem ele a região fica exposta a ações criminosas, e que, portanto, o impacto maléfico trazido pela obra de engenharia em si, no médio prazo, se mostrará benéfica como forma de contenção do desmatamento.

Entre os opositores da obra, a discussão ambiental é talvez a sua principal bandeira, não à toa, no decorrer desta pesquisa, percebeu-se, por exemplo, que das organizações não governamentais⁷³ que produziram documentos ou se posicionaram em relação ao projeto, todas tinham como mote a defesa do meio ambiente, é claro que se utilizam de outros argumentos, como visto acima, para dar musculatura às suas posições. Contudo o ponto central das posições em contrário é sem dúvida alguma a questão ambiental, uma vez que, *grosso modo*, os impactos esperados tornam o projeto inviável (BERNARD *et al.*, 2009). Ou como colocado por Francisco Leite, “uma estrada que fosse uma interligação de centros econômicos, o que geraria uma atividade econômica, não é o caso da BR-319. Ela poderia ser um eixo de desenvolvimento, se gerasse em torno dela um processo de ocupação. Mas isso não é aceitável [ambientalmente].” (FI; Pesquisa de campo, 2010). Ou seja, devido a toda a singularidade tanto ambiental quanto socioespacial da BR-319 a torna um projeto inaceitável na conjuntura global atual.

Essa relevância dada à problemática ambiental é mesmo assumida no EIA onde está escrito que “o lado ambiental é realmente o principal aspecto negativo em relação à rodovia BR-319. Isso ocorre especialmente devido ao histórico das estradas na Amazônia. Até o momento não há uma experiência de governança que sirva de exemplo na Região.” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 217). Essa colocação é bastante interessante porque ela vai em sentido oposto às próprias posições do autor do documento e do próprio, como visto acima. Referenciando a proposição do EIA, Enrico Bernard *et al.* colocam que,

⁷³ ONG's como Greenpeace, Conservação Estratégica – CS (sigla em inglês), dentre outras se posicionaram contrárias à obra, no entanto, a de maior presença na discussão foi o IDESAM, por isso ela acabou sendo a ONG referência na confecção do trabalho.

a importância das estradas, assim como de outras obras de infra-estrutura, como vetores de desmatamento tem sido bem documentada ao longo da última década e estimativas de taxas desmatamento para municípios da Amazônia legal, indicam que o 87% do desmatamento na região se deu em uma faixa de 25 km, em áreas de ocupação pioneira estabelecidas a partir das margens de rodovias estabelecidas na década de 70. (BERNARD *et al.*, 2009, p. 13)

Em complemento a esta ideia, José Eli da Veiga argumenta que “nada pode ser mais devastador de biodiversidade que a abertura de novas (estradas)” (2002, p. 269). Ou seja, ainda em fins da década de 90 e princípios dos anos 2000, o maior vilão do desmatamento na Amazônia Legal é o acesso criado por estradas construídas no período militar, sendo, desta maneira, reafirmada aquela ideia de que as estradas são os maiores vetores de destruição da floresta (BERNARD *et al.*, 2009; FEARNSSIDE & GRAÇA, 2009; COSTA *et al.*, 2001). Nas palavras de Geraldo Duarte, do IDESAM, ao repavimentar a BR-319 “você abre um eixo principal, você começa a ter as estradas secundárias não planejadas, isso dá acesso à floresta, que carrega consigo um aumento da taxa de desmatamento muito grande.” (GD; Pesquisa de campo, 2010). Essa ideia também é reiterada por Juliana Moreira, do INCRA, que argumenta que “é sabido que a estrada é um eixo de início de ocupação e com essa ocupação sempre há o desmatamento consequente” (JM; Pesquisa de campo, 2010). Esse fenômeno descrito é comumente chamado de “efeito espinha de peixe”, que é o surgimento de inúmeras estradas secundárias a partir de um eixo principal (**Figura 4**).

Um dos grandes problemas que se atrela ao desmatamento e que, hoje em dia, faz parte da pauta de preocupações ambientais globais é a questão do clima, e por isso também é utilizado como um raciocínio contrário à pavimentação da estrada. Por exemplo, Samuel Flores coloca que, com a estrada,

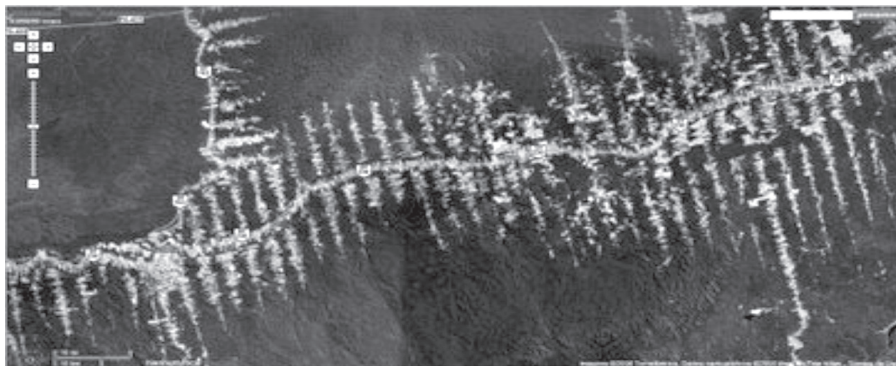


Figura 4 – Efeito espinha de peixe.
Fonte: recycleblog.blogspot.com, 2010.

está abrindo uma enorme área para o desmatamento. E esse desmatamento emite muitos gases de efeito estufa, que agrava a situação no mundo inteiro e também aqui na Amazônia. A Amazônia é um dos lugares que vai sofrer mais com o aquecimento global, então isso acrescenta um risco para a própria floresta. E também, é importante lembrar que abrindo a estrada, você está assim, num golpe só, você está abrindo uma série de processos que leva décadas, não é só a emissão daquele ano. Mas, que vai ter desmatamento acelerado ao longo de décadas no futuro, que vai agravar o aquecimento global. (SF; Pesquisa de campo, 2010)

No mesmo sentido Geraldo Duarte argumentou que,

eu acho que, falando, especificamente, em relação a clima, você tem o aumento de emissões destes que está nas duas pontas. Uma é no próprio uso da estrada mesmo e o outro é porque ele traz consigo um aumento dessa taxa de desmatamento por abrir um acesso muito mais facilitado a uma área de floresta ainda conservada e todas as emissões que viriam do desmatamento decorrente desse acesso. (GD; Pesquisa de campo, 2010)

Mesmo sendo críticos ao projeto de reestruturação da Manaus-Porto Velho e acreditando nos impactos nefastos que a obra acarretaria, alguns destes opositores propõem ou assumem formas de mitigar tais impactos, como a própria criação de unidades de conservação que vem ocorrendo no entorno da BR-319. De acordo com Philip Fearnside,

o curso futuro da derrubada da floresta úmida depende de um complexo sistema de fatores em interação. Pode-se esperar que forças como a relação de retroalimentação positiva que se estabeleceu entre a construção de estradas e a derrubada da floresta estimulem o desmatamento, enquanto fatores tais como a crescente importância da população residente em relação ao fluxo de migrantes contribuirão provavelmente para atenuar o processo, embora não sejam capazes de detê-lo. (FEARNSIDE, 1991, p. 122)

A ideia de valorização da população residente anteriormente à estruturação da obra é compartilhada também pela representante do INCRA, Juliana Moreira, ao argumentar sobre as UC's, ela pôs que,

eu particularmente acho que... espero que, todas essas unidades sejam de uso sustentável. Porque eu acho que a população local sempre é mais eficiente como fiscalizadora do que os órgãos gestores. Pela ineficiência dos órgãos gestores e pelo número reduzido de servidores que todos os órgãos gestores têm no estado do Amazonas. Então, querer falar que UC de proteção integral, que tem dois analistas, vai efetivamente fazer esse controle, eu acho que é acreditar no impossível (JM; Pesquisa de campo, 2010).

O importante a ser percebido nas duas colocações é como a política histórica de colonização contribuía de forma contundente para o processo de desmatamento e que se faz necessária

uma mudança na maneira como o Estado deve agir sobre a região a partir da execução da obra. O interessante é que tal tipo de argumento se aproxima consideravelmente dos argumentos dos defensores da obra.

A discussão ambiental, apesar de seu enorme valor, fica, portanto, no campo das ideias, uma vez que os mesmos pontos são utilizados por ambos lados do imbróglio, apenas sendo valorados ou trabalhados de forma que se colidem. Por exemplo, a estrada aumenta o desmatamento? Ou a estrada inibe o desmatamento? Depende apenas da forma como se constrói o argumento.

O problema da defesa da obra como forma de conter o desmatamento através da maior presença do Estado pela facilitação do acesso, está no fato de que mesmo dentro do próprio centro do poder, no caso do estado do Amazonas a cidade de Manaus, não se vê uma coerção suficientemente forte que iniba ações lesivas ao meio ambiente, como desmatamento, poluição de corpos d'água ou aterramento dos mesmos, ainda que a acessibilidade e a presença do Estado sejam plenas. Então, o quê levaria a crer que a construção desta estrada significaria a presença do Estado?

Da mesma forma, considerar que a estrada seria a grande vilã do desmatamento é acreditar *a priori* na incompetência do Estado, assim como assumir que as medidas mitigadoras já tomadas não surtirão efeito. De toda maneira, a política de Estado atualmente utilizada não mais financia ou induz a abertura de áreas agriculturáveis como foi feito historicamente,⁷⁴ na própria ideia formadora do INCRA, por exemplo.

O que fica, portanto, do embate ambiental, é a forma como são construídos os argumentos, pois a depender disso, pode-se assumir tanto a justificação quanto a não justificação da obra. O que demonstra, em última instância, que o meio ambiente não é definidor da obra, como o foram todos os outros analisados até o momento.

⁷⁴ Por exemplo, como já colocado, a política de assentamento do INCRA se modificou a partir do ano 2000, e de acordo com a nova política não se dá título de terras para pessoas originárias de outros lugares que não os próprios moradores tradicionais.

QUESTÕES SOCIAIS

De certa maneira, inúmeros impactos sociais, malefícios e benefícios, que poderão vir a acontecer no entorno da estrada, já foram discutidos aqui, uma vez que várias daquelas mudanças transcorridas após a pavimentação originária da estrada poderão, ou mesmo, deverão se repetir de maneira até mais contundente. Dentre os pontos altamente citados como de provável transformação está a questão do processo migratório, isso é assumido como certo, seja por opositores ou entusiastas do projeto. Em verdade, tal processo já se reiniciou, como está posto numa reportagem do sítio Rota Brasil Oeste, que, de acordo com o, então, chefe da unidade avançada do INCRA no Careiro Castanho, José Brito Braga Filho, “segundo informações que tivemos de moradores antigos da área, exatamente quando foi divulgada a notícia da reabertura da estrada, através de rádio e televisão, começaram a chegar pessoas de fora; muita gente que eles não conheciam” (ROTA BRASIL OESTE, 2005, p. s/n), acrescentando mais à frente na mesma reportagem que “desde o ano passado (2004) nós registramos evidências de invasão de terras públicas, como abertura de clareiras e de ramais na floresta às margens da rodovia. Muitos invasores desmataram, lotearam e abandonaram a área, esperando o asfaltamento e a especulação imobiliária” (ROTA BRASIL OESTE, 2005, p. s/n). Assim, devido a fatos como este, o processo migratório é assumido por ambos os lados da disputa, o que difere uma posição da outra é como isto é compreendido, nesse sentido a discussão se aproxima dos mesmos subterfúgios utilizados nas questões ambientais, ou seja, a forma como tais fatos são compreendidos.

Para os opositores da obra, o processo migratório traria pressões sociais inexistentes na área da estrada, como por exemplo, luta pela terra através da chegada de movimentos organizados como os sem-terra (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009), ou como argumentado pela Kátia Gonçalves da CPT, processos muito parecidos com os que acontecem no arco do desmatamento como a expulsão dos moradores originários por grandes

pecuaristas que posteriormente seriam substituídos por monocultores, que levaria ao surgimento do trabalho escravo, à espoliação dos povos etc. Em suas palavras, “em relação a essas questões sociais, uma análise que a gente [CPT] tem feito é que as rodovias são hoje foco de desmatamento, onde tem rodovia tem desmatamento e aonde tem desmatamento tem trabalho escravo, tem degradação da natureza, tem espoliação dos povos, tem de tudo” (KG; Pesquisa de campo, 2010), e complementa mais à frente que “esses pequenos agricultores [que originariamente] vivem na BR até ela não ser asfaltada, a partir do momento que ela é asfaltada automaticamente eles saem, porque chega o grande pressiona, e eles acabam vendendo e indo pra um lugar tão ruim [em relação a acessibilidade e serviços do Estado] quanto esse que era antes.” (KG; Pesquisa de campo, 2010). Ou seja, em última instância, grandes conflitos por terras que hoje não são percebidos no estado do Amazonas, excetuando a região do extremo sul.

Numa análise mais específica dos impactos nas cidades mais próximas a Manaus e na própria capital, o que se observa na colocação dos oponentes à obra são receios do impacto que uma grande massa de pessoas poderiam causar nos serviços desses municípios. A maior preocupação para com a cidade de Manaus se justifica por ela ser economicamente a mais relevante da Região Norte, o que significa uma atração maior para os migrantes. Nesse sentido, Samuel Flores coloca como um de seus receios a existência de outras grandes obras que estão sendo feitas na região. Nas suas palavras,

tem o problema de barragens, estão fazendo duas hidrelétricas enormes no rio Madeira, que oficialmente é para ter 21 mil trabalhadores, mas parece que vai ter mais, entre as duas. E a estimativa é 100 mil pessoas, incluindo, famílias e comerciantes. E parece que isto também pode ser subestimado. Mas, todo esse pessoal vai ser desempregado, vai ser jogado na rua, assim, no final da obra. Então, vai ser uma catástrofe social em

Porto Velho. Mas se tiver rodovia para Manaus com ônibus e etc. Ninguém vai ficar lá desempregado em Porto Velho, mas eles vêm, provavelmente, para cá. (SF; Pesquisa de campo, 2010)

Essa suposição faz completo sentido ao se considerar aquele fato da economia manauara ser extremamente pujante, não só para os padrões nortistas como também nacionais. Então esse fenômeno acarretaria “uma sobrecarga nos serviços sociais” (ML; Pesquisa de campo, 2010) da cidade, ou seja, impactos nos serviços de saúde, educação, habitação, transporte urbano, etc. Para Geraldo Duarte, esse processo migratório maciço acarretaria “primeiro [...] uma falta de emprego [...]. Em termos de saúde e segurança, eu acho também que teria uma sobrecarga. O sistema de saúde já é deficitário, você vê no jornal todo dia informações e tudo mais. E eu acho que a segurança, esse sim, seria um terror, né?!” (GD; Pesquisa de campo, 2010).

Em relação à segurança, um ponto reiteradamente posto é “uma coisa que não tem em Manaus e que vai, com certeza, aumentar com a BR, é roubo de carro” (JM; Pesquisa de campo, 2010), no mesmo sentido, Samuel Flores põe que “na parte urbana, roubo de carro, por exemplo, aqui existe, mas comparado com o resto do país é muito menor. Só tem para desmanchar e vender peças, no resto do país, você leva o carro para o Paraguai, Bolívia” (SF; Pesquisa de campo, 2010).

O importante nessas declarações acerca do processo migratório, que será facilitado pela estrada, uma vez que viagens fluviais que levam dias são um impeditivo para uma boa parte da população brasileira, é que o impacto será extremamente maléfico para o estado do Amazonas e em especial para as cidades próximas a Manaus.

Na outra ponta da discussão, esse aumento populacional que possivelmente ocorrerá com a pavimentação da estrada é entendido de forma diversa. Para Rodrigo Alves, “a rodovia [...] vai aumentar o fluxo de pessoas [...] e negócios, né?!” (RA; Pesquisa de campo, 2010), ou seja, o aumento do número de pessoas tra-

fegando na estrada levará a um incremento na população consumidora do estado o que acarretará mais negócios tanto para os moradores do entorno da estrada quanto das cidades que estão em seu trajeto. Isso levaria a novas possibilidades de formas de subsistência para aquelas populações. Esta é a mesma ideia defendida pelo Engenheiro João Paulo, que argumenta que a pavimentação da estrada e o aumento do fluxo de indivíduos “levaria emprego para as pessoas [que moram no entorno da estrada]. De que vivem essas pessoas que moram ao longo da BR hoje? Praticamente na miséria, né?!” (JP; Pesquisa de campo, 2010).

Outro ponto que contrapõe opositores e entusiastas se dá em relação à ideia de presença do Estado na região da estrada. Como posto pelo diagnóstico socioeconômico, “na maioria das comunidades localizadas na BR-319, a presença do Estado é pouco significativa” (UFAM/NUSEC, 2005, p. 20). Este também é um fato reconhecido por ambos os lados da discussão, no entanto, o que difere uma posição da outra é qual seria o significado da estruturação da obra no aumento da acessibilidade dessas populações aos serviços prestados pelo Estado.

Para os defensores da obra, seria através da estruturação da estrada que aquelas regiões até então desguarnecidas dos serviços estatais passariam a ter acesso a eles, seja pela maior mobilidade que a rodovia proporcionaria para o deslocamento das próprias populações seja pela facilitação que o acesso daria às instituições do Estado. Para João Paulo do DNIT, as duas formas se completariam, pois, “acho que o Estado iria se fazer presente, fatalmente o Estado iria se fazer presente” (JP; Pesquisa de campo, 2010), mais adiante, em sua entrevista, ele argumenta que com o asfalto “eles [os moradores do entorno da estrada] vão ter como chegar [por exemplo] a um hospital” (JP; Pesquisa de campo, 2010), na opinião do engenheiro, só se necessita de um pouco mais de infraestrutura para que essas possibilidades sejam de fato reais.

De acordo com os documentos do EIA e do 2º GEE, a segunda opção se mostra mais factível, para o primeiro, “no âmbito social, a rodovia será de fundamental importância na

promoção de maior acesso da população residente na área do interflúvio Purus-Madeira, [...] a serviços básicos de saúde e educação, pois estes serviços se concentram em Manaus e Porto Velho.” (UFAM, 2009, Vol. 1, p. 33), o que o segundo documento reitera argumentando que a rodovia permitiria maior acesso das populações do entorno a serviços básicos que se concentram em Manaus e Porto Velho (2º GEE, 2009).

Talvez o argumento mais contundente em contraposição a essa ideia da presença do Estado seja o de Kátia Gonçalves da CPT que argumenta que,

na verdade, eu fico pensando, que ausência de Estado existe, se lá tem municípios que recebem recurso, recebem verba pra administrar e gerir aquele município? E quem executa não é o Estado, é o município, que é o grande gestor nosso, da saúde, da nossa educação, na verdade a gente vive num município, a gente não vive em Estado. Eu não vejo essa retórica como uma retórica correta, de dizer agora o Estado vai pra lá, o Estado sempre esteve lá, agora o Estado nunca agiu como deveria, então esse é o grande problema dos municípios e do Estado (KG; Pesquisa de campo, 2010).

Ou seja, a representante da CPT questiona a ideia de que é necessária a estrada para que o Estado se faça presente, o que faz completo sentido, uma vez que, de acordo com a Constituição Federal, todo cidadão tem direito aos serviços do Estado estando onde quer que seja. Para Geraldo Duarte, existe a mesma crítica à ideia de que, pela estrada, o Estado se tornaria acessível, “eu acho que não é a solução, a estrada não é a solução [para a dificuldade de acesso ao Estado]. Ela pode trazer melhorias, mas as melhorias não precisam da estrada para vir” (GD; Pesquisa de campo, 2010).

Para além dessas discussões sobre os efeitos práticos da estrada em relação a pontos específicos, dois argumentos são bastante contundentes, um favorável e outro contrário à estrada.

Para Rodrigo Alves, o ponto crucial em defesa da estrada é o direito básico da Constituição Federal, o direito de ir e vir, nas palavras dele, “do ponto de vista social [o significado da repavimentação] é um só, basicamente, as pessoas tem que ter direito à escolha. Elas escolhem o que elas querem fazer, para aonde elas querem ir, como elas querem fazer, dentro do quadro legal que existe no país.” (RA; Pesquisa de campo, 2010). Não há dúvida de que este é um argumento bastante válido, uma vez que aquela população do entorno se encontra de certa maneira à margem da sociedade nacional por não ter acesso a inúmeros serviços que os permitiria ter tal liberdade de escolha em suas mãos. Na contramão deste argumento, e também altamente válido, está a posição colocada por Samuel Flores de que, apesar da estrada de fato contribuir para a acessibilidade e para essa liberdade de escolha desta população de seu entorno, ela se daria de forma a privilegiar alguns. Nas palavras dele,

é, com certeza [a estrada levaria inúmeros benefícios], só que são 150 e poucas famílias, é pouca coisa. [...] num justifica um gasto desse, porque são milhares de reais. E tem gente em toda a região, e ninguém... no resto... espera que vai ter asfalto na porta para levar para o hospital, porque se não, por acaso, estiver justamente na rota da rodovia, você não tem esse privilégio. Então, o investimento de dinheiro para resolver os problemas sociais do interior, tem que ter suas prioridades. (SF; Pesquisa de campo, 2010).

O que fica, em última instância, desta discussão das questões sociais é que, da mesma maneira das questões ambientais, tudo depende da leitura que se faz dos efeitos dessa estrada, e com isso ela não pode e ela não é, de fato, definidora da estruturação da obra ou não. Na historiografia brasileira sabem-se largamente os efeitos que qualquer grande obra, e em especial estradas, causam na sua área de efetivação, só que dados do passado não podem ser assumidos como certos no futuro, ou seja,

o que sobressai nessa discussão é como construir o argumento mais convincente uma vez que todo o imbróglio é um tanto quanto especulativo.

Considerações Finais

Os projetos de reconstrução e repavimentação da BR-319 se deram em momentos e contextos bastante distintos, essa diferença dá a cada um deles significações diversas. Isso é algo óbvio, até mesmo pela influência que os projetos de repavimentação dos anos 1990 e 2000 sofreram de toda a história da estrada e de sua pavimentação inicial, mas não só da própria Manaus-Porto Velho como de toda a pujança e imponência do sistema rodoviário brasileiro que começou a ser estruturado plenamente ainda na década de 1950. O processo que levou a hegemonia do modal rodoviário no país carregou consigo uma gama de significados que se emaranharam no ideário nacional de forma tal que nos dias de hoje esse modelo é quase incontestável socialmente.

O caso da BR-319 não ficou fora dessa lógica, só que seus projetos fizeram parte de momentos distintos desse processo.

Nos anos 1970, a construção da estrada se deu num contexto sociopolítico de exceção em que os rumos do país eram ditados pelo governo Militar e, conseqüentemente, por sua filosofia, o que levou a justificação da estrada pelo viés da integração e da segurança nacional, mesmo tendo outros interesses por trás destas justificativas, como, por exemplo, a tentativa da modernização nacional através do automóvel, ou seja, indução da industrialização tendo a cadeia automotiva como pilar principal, ou então através do financiamento direto/indireto aos grandes produtores rurais. Para além destes e de outros motivos já observados aqui, a assimilação da ideia de progresso que o automóvel carrega consigo já havia começado a fazer parte do ideário nacional a partir do primeiro *boom* rodoviarista ocorrido nos anos de JK, a BR-319 fazia parte do segundo grande surto deste processo de estruturação rodoviária nacional em que aquele ideário se solidifica na cultura nacional e a partir de então se torna incontestável.

Da mesma maneira que o primeiro projeto necessitava de razões para a sua consecução, a proposta de repavimentação também exige tais subterfúgios. Ou seja, inúmeros argumentos em defesa do projeto foram utilizados, vários deles de forma repetida em relação aos postos nos anos 1970, e outros tantos novos, como questões ambientais, por exemplo. Só que diferentemente daquela pavimentação inicial, quando o sistema rodoviário e todo seu imaginário ainda estavam se formando, o projeto atual já se encontra completamente imerso nesse caldo feito décadas atrás. O relevante, portanto, do novo projeto é que ele é apenas a reificação do processo inercial que os modais de transporte brasileiros se encontram desde que o automóvel deixou de ser apenas um objeto de locomoção e passou a fazer parte do ideário psicossocial nacional.

Por fim, toda a discussão acerca do projeto da BR-319, como de outras também, como a BR-163, se dá devido à necessidade de justificativas palatáveis socialmente e institucionalmente, uma vez que o Estado, enquanto poder constituído, não pode admitir ou assumir que o que leva aos grandes projetos rodoviários atuais é, principalmente, uma reificação de um sistema herdeiro do capitalismo dependente a que o Estado nacional se viu à mercê durante o século passado, tendo, conforme colocado por Celso Furtado (1974), mimetizado o modelo estadunidense. Portanto, o que realmente move esse projeto de repavimentação da BR-319 é algo maior, de cunho psico-sócio-histórico, que se escora em justificativas outras, inclusive em fatores relacionados à sociedade amazonense, como, por exemplo, a crença no isolamento manauara.

Capítulo 3
Caminhos e descaminhos:
O desenvolvimento da Amazônia
no século XXI



Introdução

Este capítulo analisa criticamente os efeitos da construção do projeto a partir dos dados observados nos capítulos anteriores e através da concepção do que vem a significar o termo desenvolvimento, assim como o que vem a ser a especificidade/singularidade da região amazônica no contexto de uma sociedade globalizada e em redes, e a partir daí re-significar a racionalidade possível neste contexto.

O primeiro tópico investiga a temática do desenvolvimento, pois é de suma importância a compreensão deste conceito à luz de diversas concepções do termo. Já a segunda parte do capítulo tem como mote uma discussão acerca do desenvolvimento amazônico, para tanto é necessário a compreensão da singularidade da região Amazônica na perspectiva geoespacial, uma vez que o foco do trabalho se dá em relação à questões ligadas ao transporte. Finaliza, elaborando uma crítica das possibilidades de estruturação dos transportes na região através de uma outra racionalidade que não a rodoviária.

O objetivo fundamental do capítulo é repensar o modelo de desenvolvimento adotado tanto no Brasil como um todo quanto na região amazônica especificamente, e o que isso poderia significar na construção da estrutura de transportes para a região Norte em especial.

3.1 O que é desenvolvimento?

Toda a discussão feita no trabalho está diretamente ligada à ideia de desenvolvimento, uma vez que, como visto, os meios de locomoção tanto de pessoas e bens quanto de materiais simbólicos são cruciais para que uma sociedade alcance o tão sonhado e propalado “desenvolvimento”. No entanto esse conceito não é muito claro em suas diretrizes, em muitos momentos, o seu significado se torna um tanto quanto obscuro e maleável, o que impede sua utilização de forma irrestrita, principalmente dentro de um trabalho sociológico, portanto o que se buscará aqui é demonstrar três conceitos básicos dessa ideia. Com esse intuito, o sociólogo francês Ignacy Sachs (2004) nos servirá de bússola,

uma vez que ele delimitou essas três linhas de compreensão do termo. São elas: 1 o desenvolvimento econômico, em que ele é visto única e exclusivamente como crescimento da economia, ou seja, ele é entendido como sinônimo de crescimento econômico; 2 o que entende esta palavra como mito ou manipulação ideológica, já que, de acordo com essa linha de pensamento, existe uma estrutura hierárquica extremamente rígida no capitalismo mundial, que não permite qualquer tipo mobilidade entre países, e que, da mesma forma que o primeiro, supervaloriza a questão econômica; e por fim, 3 o que o compreende através do viés da sustentabilidade, em que o desenvolvimento deve ter como características ser incluyente socialmente, sustentável ambiental e economicamente sustentado no tempo.

No entanto, ao invés de separarmos estas três compreensões em tópicos distintos, serão postos apenas dois, uma vez que as teorias de desenvolvimento econômico e de desenvolvimento, enquanto mito, andam juntas, já que ambas consideram como ponto basal o crescimento da economia, e, como pré-requisito disto, o aumento do consumo e/ou das massas consumidoras.

Esses conceitos de desenvolvimento, de certa maneira, são problematizações das ideias desses mesmos conceitos, em diversos sentidos, um se sobrepõe ao outro através de críticas do primeiro sobre o segundo, assim, tais conceitos se comunicam e não necessariamente eliminam um ao outro.

Serão esses os guias para a observação e compreensão deste conceito que é tão caro a toda e qualquer sociedade, e que, no entanto, não se mostra suficientemente claro para poder ser utilizado como bandeira na defesa de ações político-econômico-sociais que, entre elas, pode-se inserir obras de infraestrutura, no caso, a construção de uma estrada.

CRESCIMENTO ECONÔMICO E DESENVOLVIMENTO COMO MITO

Durante muito tempo, na teoria econômica clássica, o desenvolvimento se confundiu com crescimento econômico, essa vertente, em verdade, teve e ainda tem uma grande ressonân-

cia nos meios sociais e econômicos, não à toa, vê-se recorrentemente nos meios de comunicação notícias acerca de variação do Produto Interno Bruto – PIB ou do Produto Nacional Bruto – PNB, que nada mais são do que mensurações econômico-financeiras das riquezas produzidas por uma nação.

De acordo com essa vertente de pensamento, que, se não é plenamente hegemônica nos dias atuais, no mínimo, é, ainda, a mais difundida na sociedade globalizada, o desenvolvimento ocorre como um fim natural do crescimento econômico por via do efeito cascata – produção de riquezas, logo, desenvolvimento. Esse fenômeno de causa e efeito é explicado pela ciência econômica moderna, que se coloca como uma ciência *ahistórica* e universalmente válida (VEIGA, 2006). Isso ocorre também pelo que Celso Furtado (1974) chama de “indisfarçável sedução” exercida pela ciência econômica aos “espíritos” graças à aparência de exatidão da metodologia utilizada por essa ciência.

A ciência econômica como um dos pilares da sociedade moderna começou a ganhar real força, a partir do século XVIII, no primeiro país que passou pela Revolução Industrial, a Inglaterra, através das teorias criadas por Adam Smith (1723-90) e David Ricardo (1772-1823), o que contribuiu, de certa forma, com a ideia de crescimento econômico como desenvolvimento, pois isso levou à criação de um imaginário social economicista, o que ajudou para que essa ciência regesse a racionalidade mundial (LEFF, 2006b). Nas palavras de José Eli da Veiga, “desde meados do século XVIII, com a Revolução Industrial, a história da humanidade passou a ser quase inteiramente determinada pelo fenômeno do crescimento econômico.” (2006, p. 61). O grande problema dessa crença é que, então, pela coincidência entre a melhor qualidade de vida, acessibilidade a educação, saúde, saneamento básico e outros serviços necessários ao bem-estar social, assim como maior desenvolvimento tecnológico, com a grande produção de riquezas pelos países que fizeram parte da primeira onda da Revolução Industrial, principalmente no pós-revolução, ajudaram a naturalizar tal crença como verdadeira, fazendo assim com que o desenvolvimento se tornasse mero si-

nônimo de crescimento econômico.⁷⁵ Essa crença se manteve inquestionável durante aproximadamente dois séculos, uma vez que a supracitada coincidência continuou a existir durante esse tempo, e acabou por começar a ser questionada como verdade inquebrantável apenas em meados do século XX, com o considerável enriquecimento de alguns países periféricos, que em geral eram colônias nos séculos anteriores. Ou seja, essa ideia entra em xeque a partir do momento em que não mais existe uma correlação direta entre países desenvolvidos e países ricos, ou melhor, quando o *boom* econômico da década de 1950 ocorrido em países periféricos, o Brasil é um exemplo disso, não se converte em benesses para a população como um todo, o acesso a bens materiais e culturais continua restrito (VEIGA, 2006).

Outra crítica a esse conceito vem do fato de, ao ser transformado em sinônimo de crescimento econômico, a ideia de país desenvolvido (rico) reduz sociedades diversificadas e socialmente plurais ao rótulo de subdesenvolvidas (MERICCO, 2002). Além disso, o Produto Interno Bruto (PIB) e o Produto Nacional Bruto (PNB), meios de mensuração das riquezas econômicas de uma nação, são considerados falhos por não assumirem, por exemplo, o passivo ambiental na produção dessas riquezas, uma vez que, para que ela seja alcançada, em geral, ocorre um processo de erosão das próprias bases físicas do país. Como cantado nos versos de Maurício Tizumba,⁷⁶ “Eu vi/ A serra do Curral/ Descendo a serra/ Dentro de um caminhão” (TIZUMBA, 2003)⁷⁷. Tal processo de erosão pode ser percebido dentro da própria região amazônica com os grandiosos projetos mi-

⁷⁵ É óbvio que, logo após a Revolução Industrial, não houve uma melhora substantiva da qualidade de vida dos trabalhadores fabris, como pode ser visto no texto “Manchester” de Engels (1985), em que o autor descreve as terríveis condições sanitárias em que a população pobre daquela cidade vivia. Mas é exatamente pela necessidade de se ter um exército de trabalhadores mais bem dispostos que surgiu a medicina e a engenharia sanitária como forma de, em última instância, auferir ainda mais lucro à classe capitalista.

⁷⁶ Músico, cantor e compositor mineiro.

⁷⁷ A serra do Curral circunda Belo Horizonte e é uma área de intensa atividade mineradora.

nerais, como o Projeto Grande Carajás, em que commodities são produzidas e exportadas, deixando um rastro de degradação ambiental e social, mesmo que isso tenha significado um aporte substantivo à economia regional (LOUREIRO, 2009). Para Enrique Leff, a leitura do desenvolvimento enquanto crescimento econômico não explica “o efeito fundamental do processo de subdesenvolvimento: a destruição do sistema de recursos e a degradação do potencial produtivo dos ecossistemas que constituem a base de sustentabilidade das forças sociais de produção” (LEFF, 2000, p. 20).

Somando-se a esta não contabilidade da exaustão dos próprios bens naturais de um país, o PIB carrega consigo outras falhas, como posto por Joan Martinez Alier, “na macroeconomia, a valorização do seu desempenho meramente em termos do PIB recobre com um manto de invisibilidade tanto o trabalho não remunerado realizado no seio das famílias e na sociedade como também os danos sociais e ambientais não compensados.” (2007, p. 53).

O modelo do PIB é altamente criticável também por este se mostrar um conceito muito ambíguo por conter definições valorativas arbitrárias, isso devido àquela característica de aparente exatidão metodológica da ciência econômica, argumentada por Celso Furtado. Em suas palavras,

por que ignorar, na medição do PIB, o custo para a coletividade da destruição dos recursos naturais não-renováveis, e o dos solos e florestas (dificilmente renováveis)? Por que ignorar a poluição das águas e a destruição total dos peixes nos rios em que as usinas despejam os seus resíduos? Se o aumento da taxa de crescimento do PIB é acompanhado de baixa do salário real e esse salário está no nível subsistência fisiológica, é de admitir que estará havendo um desgaste humano. As estatísticas de mortalidade infantil e expectativa de vida podem ou não traduzir o fenômeno, pois sendo médias nacionais e sociais anulam os sofrimentos de uns com os privilégios de outros (1974, p. 118).

Mais à frente ele sentencia, “em síntese: quanto mais se concentra a renda, mais privilégios se criam, maior é o consumo supérfluo, maior será a taxa de crescimento do PIB.” (FURTADO, 1974, p. 118).⁷⁸

A partir dessas observações acerca do PIB e do PNB como forma de mensuração das riquezas de um país, conclui-se que eles perdem sua validade para se medir o bem-estar, o progresso e o desenvolvimento, apesar de serem medidas altamente válidas em relação ao fluxo monetário da economia (MERICCO, 2002).

Portanto, devido aos enormes problemas do crescimento da economia enquanto sinônimo de desenvolvimento, essa ideia é posta em xeque, em decorrência dessas inúmeras críticas que esse modelo acabou recebendo, daí surgiram tentativas de minimizar o poderio financeiro como meio de aferição desta ideia de desenvolvimento. Assim a medida da renda *per capita* que, em última instância, é a divisão matemática do PIB pelo total da população, que era uma medida até então considerada básica, ou melhor, única, como parâmetro de mensuração do desenvolvimento, e que tinha como característica a sua miopia em relação aos aspectos sociais e culturais da vida humana perde sua exclusividade e passa-se então a serem computados nessa conta fatores sociais (VEIGA, 2006).

Dessa maneira, a palavra desenvolvimento passou, de forma tímida, a implicar mudanças nas estruturas econômicas e sociais, enquanto crescimento significava a expansão na escala da economia (ALIER, 2007), sem nenhuma relação direta com aquelas questões. Em suma, o crescimento econômico leva a uma transformação em questões quantitativas, enquanto pensar em desenvolvimento é primordial ter em conta questões qualitativas.

Antes de entrar nessa discussão do desenrolar dessa evolução na visão acerca do que vem a ser desenvolvimento, cabe aqui a discussão sobre a ideia de desenvolvimento como mito, quimera, uma vez que ela está diretamente relacionada com essa teoria econômica do desenvolvimento.

⁷⁸ O consumo desenfreado de automóveis no Brasil pode ser entendido como supérfluo, uma vez que historicamente ele contribuiu para o crescimento do PIB nacional.

A ideia do desenvolvimento como mito se dá pela enorme pujança alcançada por essa visão do desenvolvimento enquanto crescimento econômico, ao se tornar hegemônica, naturalizada, essa ideia acabou por nortear todo o pensamento das formas de como atingir o tão propagado desenvolvimento. Assim, como visto, é apenas através de enormes taxas de crescimento econômico-financeiro que se torna factível o desenvolvimento de um país.

Dessa maneira, o mundo é subdividido entre: 1 os países centrais ou desenvolvidos, que é formado por um pequeno núcleo de nações; 2 países periféricos, constituído por uma enorme gama de Estados pobres; e, por fim, 3 os países semi-periféricos ou subdesenvolvidos, que é composto pelas nações emergentes, com um número maior que aquele grupo favorecido, no entanto, ainda assim bastante restrito em relação aos desfavorecidos. Neste contexto, segundo a vertente de pensamento do desenvolvimento enquanto mito, essa hierarquia entre nações seria muito difícil ou mesmo impossível de ser quebrada, sendo dessa forma o desenvolvimento econômico, com sua exigência de crescimento, um engodo, uma ilusão, uma crença criada pelos países cêntricos como forma de manipulação ideológica, em especial, nos países semi-periféricos (VEIGA, 2006). Essa tática é utilizada no sentido de se tornar possível uma maior exploração tanto dos bens físicos, quanto da mão de obra barata dos países que não pertencem ao núcleo central, sem que, no entanto, isso seja visto como uma nova forma de exploração.

Nas palavras de Celso Furtado, “a ideia de desenvolvimento econômico é um simples mito. [...] [e] esse mito [é], seguramente um dos pilares da doutrina que serve de cobertura à dominação dos povos dos países periféricos dentro da nova estrutura do sistema capitalista” (1974, p. 75). Ou seja, através da sustentação do mito do desenvolvimento econômico, os países centrais se beneficiam do controle social e, em última instância, dos bens naturais dos países periféricos, elevando assim as taxas de crescimento econômico-financeiro destes países sem que isso, de fato, os permitisse se desenvolver social, cultural e tecno-

logicamente ao nível daqueles. Aqui, pode-se novamente utilizar do exemplo do Projeto Grande Carajás, pois foi devido a ele que o Estado nacional brasileiro criou a usina hidrelétrica de Tucuruí-PA, visando suprir a necessidade energética para a produção de commodities minerais para as indústrias de ponta dos países centrais (LOUREIRO, 2009). Isto significou a transferência dos malefícios causados por esse tipo de indústria de transformação e toda a rede necessária, sem que isso tenha levado ao desenvolvimento social, cultural e tecnológico para a região afetada. Dessa maneira, é necessário perceber que esta ideologia surge em consonância com o desenvolvimento da sociedade globalizada ou em redes e, neste contexto, que não é nem equitativo, nem benéfico a todos os participantes nos seus diversos sentidos (GIDDENS, 2005), isso se deve pela globalização poder ser vista como um fenômeno de “pilhagem global”, no sentido econômico, pois ela é tanto mais benéfica a um país quanto mais rico este o é, e vice versa (GIDDENS, 2005).

Assim, “o processo de acumulação [econômico-financeiro] tende a ampliar o fosso entre um centro, em crescente homogeneização, e uma constelação de economias periféricas [nas quais se denota] um distanciamento das formas de vida de uma minoria privilegiada com respeito à massa da população” (FURTADO, 1974, p. 68-69). Ou seja, as altas taxas de crescimento econômico dos países periféricos nesse contexto, ao invés de reduzir o subdesenvolvimento, e assim aproximarem o nível de bem-estar social destes para com o dos países centrais, tendem a agravá-lo uma vez que as desigualdades sociais aumentam, e uma minoria privilegiada se mantém no interior destes países como baluartes em defesa da política do crescimento econômico, a favor dos países centrais (FURTADO, 1974).

Além destes pontos, o mito do desenvolvimento econômico se dá também devido à não possibilidade de universalização deste modo de desenvolvimento em relação ao modelo dos países centrais, que são aqueles que lideraram a Revolução Industrial, uma vez, também, que este modelo é posto como o único caminho possível (CAVALCANTI, 2002; SANTOS, 2006) e, des-

sa maneira, não é permitida formas de desenvolvimento diversas daquela. Para Violeta Loureiro, a impossibilidade de cópia de tal modelo se dá por diversos fatores, como diferenças ambientais, sociais, culturais, históricas, dentre outras. Historicamente, é possível perceber a vantagem que os países centrais tiveram ao colonizarem, e assim explorarem, à exaustão, diversas partes do mundo, em especial na América Latina e na África. Em relação a questões ambientais e culturais, a autora defende que os modelos produtivos replicados nessas antigas colônias não respeitam as características autóctones de cada uma, ao tentar implantar modelos exógenos de desenvolvimento, como exemplo, pode-se pensar no modelo monocultor de produção agrícola implantado no Brasil, uma simples cópia (LOUREIRO, 2009).

Visto, portanto, que o crescimento econômico foi colocado em xeque tanto enquanto forma de desenvolvimento quanto como modelo de exportação, dito de outra forma, enquanto mito, ilusão, foi necessário à criação de outras maneiras de mensuração do que vem a ser desenvolvimento. No entanto, antes de se passar para a ideia de desenvolvimento sustentável, a vertente econômica da ideia sofreu um processo evolutivo, agregando novas variáveis ao seu método, sem que, entretanto, isso tenha significado uma grande revolução no termo.

Uma nova forma de compreensão do desenvolvimento se estruturou em cima da assimilação daqueles pontos que a medição econômica não tomava nota. Daí, surgiu outro método de mensuração dos níveis de desenvolvimento, o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, que foi criado com intenção de ser uma alternativa à renda *per capita* como única forma de aferição do desenvolvimento (VEIGA, 2006). Assim, o IDH passa a se basear num tripé referencial, a própria renda *per capita*, a escolaridade e a longevidade de uma população. Apesar de válida esta tentativa de refinar o conceito de desenvolvimento, ela se mostrou também bastante falha ao, de certa maneira, continuar sendo altamente influenciada pelo progresso econômico de um país ou localidade, pois uma das falhas deste método é que ele resulta de uma média aritmética de três índices específicos do

seu tripé, o que acaba impedindo uma análise mais realista, calcada em mensurações qualitativas e não quantitativas. Dessa maneira, esse método não leva em consideração outras dimensões do desenvolvimento como a ambiental, a cívica ou a cultural, por exemplo, além de não considerar ou relativizar o esperado reinvestimento do crescimento econômico em fatores de desenvolvimento, como melhora da saúde pública e da educação, que de toda maneira produzem riquezas monetárias (VEIGA, 2006).

O que fica, portanto, da metodologia do IDH, são suas enormes limitações na assimilação de fatores não quantificáveis do contexto social, ambiental e econômico de uma nação ou município, uma vez que esse método pode ser aplicado tanto num universo macro quanto micro. No entanto, mesmo em relação aos dados facilmente quantificáveis como expectativa de vida, anos de escolaridade e renda *per capita*, as limitações de tal método são óbvias, uma vez que não se observa daí as enormes desigualdades que, por ventura, existam em uma dada sociedade, pois todos esses dados tomam como referencia a média da população, o que claramente causa um viés no resultado final da conta, acobertando privilégios de uns sobre os outros.

Para além desses problemas, esse método mimetiza um outro fator altamente criticável da mensuração do PIB como referencial de desenvolvimento, pois, através da medição numérica presente em ambos modelos – o IDH varia de 0 (zero) a 1 (um), sendo quanto mais próximo de 1 maior o nível de desenvolvimento –, cria-se uma forma absurda de classificação de países e municípios, o desenvolvimento se torna uma grande competição definida por *rankings* mundiais e nacionais de números frios e distorcidos das realidades sociais, ambientais, econômicas e culturais.

As ideias de desenvolvimento enquanto crescimento econômico ou mito, mesmo com a evolução nas formas de sua compreensão ou mensuração, deixam a desejar por não assumirem fatores diversos que não cabem em suas expressões matemáticas, continuando, assim, a ser, dessa maneira, necessária a problematização dos conceitos de desenvolvimento, o

que redundou na formação de novas concepções do termo que tentam, em última instância, dar um passo à frente em relação àquelas concepções que servem como forma de acobertar e naturalizar diferenças.

Em relação à questão dos transportes, nessas concepções de desenvolvimento em que o crescimento econômico é fator preponderante, não há grandes preocupações com os impactos que a estruturação de um ou outro modal possa vir a causar seja na espacialização, no meio ambiente ou mesmo na cultura de uma dada sociedade. O que importa nesse contexto é o aumento absoluto da produção de riquezas econômicas, assim, a compreensão das funções dos meios de transporte se resume à criação de vias comerciáveis ou de escoamento da produção. Mas pode ser compreendido também como forma de subsidiar o crescimento econômico, seja através da própria estruturação das vias, ou da produção e comercialização dos automóveis e de toda sua cadeia produtiva.

No caso da ideia de desenvolvimento enquanto crescimento econômico a opção por um modal, como visto, pode se dar até mesmo como forma de indução dessa meta, este é o caso do Brasil que, ao optar pelo rodoviarismo como principal meio de transporte induziu de diversas maneiras, como discutido no capítulo 1 – **Brasil, um país sobre rodas!** –, tanto a produção de toda linha fabril, altamente diversificada do automóvel, quanto o consumo através da criação da demanda⁷⁹. Isso acarreta o que Celso Furtado (1974) chama de consumo supérfluo, pois o automóvel se torna instrumento de status e diferenciação social (SCHOR, 1999; NUNES & BENICCHIO, 2005), acarretando um fenômeno de consumo deste bem, não pela sua função dada – a ver, o transporte –, mas pela significação social que ele carrega consigo, o que, por fim, leva ao aumento do PIB, mas não do desenvolvimento.

⁷⁹ Além dos dois exemplos dados, é possível pensar também em ligar essa opção rodoviária à estruturação de grandes empreiteiras no Brasil, como também grandes produtoras de insumos básicos para a consecução das obras.

Outro problema na relação deste conceito de desenvolvimento com o modal de transporte pode ser percebido na concentração e qualidade da estruturação destes caminhos nas regiões economicamente mais pujantes e dinâmicas de um determinado território, pois, uma vez que o interesse é o crescimento econômico, nada mais lógico do que investir em regiões que tragam retorno financeiro ao país. Ou seja, isto leva, em última instância, a uma evolução espacial desigual e desequilibrada no seio do território nacional.

Exemplarmente, em relação ao mito do desenvolvimento, que trabalha com algumas das mesmas ferramentas do crescimento econômico, pode-se pensar em estruturas de escoamento de matérias primas em direção aos países centrais, como grandes estradas de ferro que ligam regiões de exploração mineral ou produção agrícola com os grandes portos de exportação. No caso do Brasil, não há grandes preocupações com o transporte de pessoas, em geral, as linhas férreas nacionais são utilizadas para o escoamento de commodities como soja e minerais. Ou seja, o transporte de bens naturais que se exaurem em benefício do número frio do PIB.

Portanto, devido a toda essa problemática, que se afere desses ideais de desenvolvimento, é exigida a construção de outras maneiras de aferição deste que deve ser um bem à sociedade.

Desenvolvimento sustentável

Devido às inúmeras críticas sofridas pelos conceitos de desenvolvimento acima discutidos, e pelo processo de pluralização dos interesses e/ou pressões da sociedade civil, principalmente a partir da década de 1960 para frente, quando, além dos ideais de liberdade e de justiça social, uma nova bandeira passa a ser hasteada, a questão ambiental (BRESSER-PEREIRA, 2008), tendo como marco o surgimento do Clube de Roma em 1968, outros conceitos de desenvolvimento floresceram, dentre esses, a ideia de desenvolvimento sustentável é talvez a mais propagada e/ou famosa. No entanto esse conceito é também bastante

fluido, exatamente por assumir referenciais qualitativos e não quantitativos. De toda maneira, ele é uma tentativa de superar as limitações tanto do conceito de desenvolvimento enquanto crescimento econômico e mito, quanto do sistema de *ranking* criado pela metodologia do IDH.

A ideia de desenvolvimento sustentável não é considerada como teoria sociológica a fim de explicar as nuances sofridas por uma dada sociedade, mas é vista muito mais como um discurso ecológico⁸⁰ que se conceitualiza através de autores, pois mesmo não sendo uma teoria, ela se teoriza sociologicamente com o intuito de “ecologizar” a teoria social (LENZI, 2006). Pois, de toda maneira, a sociologia ambiental é um campo novo que, de certo, ainda está sendo gestado por meio, exatamente, da criação de novos conceitos teóricos (LEFF, 2006a), como o próprio conceito de desenvolvimento sustentável. Essa juventude característica da sociologia ambiental se dá também devido à própria composição da sociologia, seja ela clássica ou contemporânea, como uma ciência fortemente antropocêntrica, o que a impedia de ver a problemática ambiental, ou seja, de ter qualquer preocupação com a base ecológica da sociedade (LENZI, 2006).

O surgimento da sociologia ambiental e da própria preocupação social para com a problemática ambiental é algo recente, e é exatamente em consequência disto que existe uma pluralidade tão grande nos discursos e nas definições do que vem a ser meio ambiente, sustentabilidade, desenvolvimento sustentável, em suma, toda a temática que envolve a questão. Pois a conceitualização teórica de qualquer termo necessita de tempo para seu amadurecimento, mesmo porque a formação dos conceitos não se dá de forma evolutiva por um processo progressivo que levem à adequação do pensamento à realidade (LEFF, 2003). De forma a exemplificar a dificuldade dessa conformação dos conceitos teóricos, pode-se pensar que a “crise ecológica”, reconhecida pela

⁸⁰ Esse é um dos grandes problemas da ideia de desenvolvimento sustentável, pois ao ser vista como discurso ela é utilizada indiscriminadamente e acaba tendo conotações diversas que pluralizam suas compreensões de acordo com o interesse do orador e/ou escritor.

percepção da necessidade de preservação ambiental, através da mobilização de diversos setores da sociedade, levou a “um amplo processo ideológico e político de produção, apropriação e utilização de conceitos ‘ambientais’, que se reflete nas estratégias para o aproveitamento e exploração dos recursos.” (LEFF, 2006a, p. 68). Advindo disso, o ideário de desenvolvimento sustentável varia de acordo com o autor, pois, como argumentado por Enrique Leff, “a problemática ambiental não é ideologicamente neutra nem é alheia a interesses econômicos e sociais.” (2006a, p. 62).

Mas, apesar dessa pluralidade de posições acerca do que vem a ser desenvolvimento sustentável, pode-se tomar como referenciais gerais deste ideário o interesse pelo meio ambiente e sua proteção em vistas das obrigações humanas para com suas gerações presentes e futuras (LENZI, 2006). Assim, de acordo com Cristiano Lenzi, seis pontos são cruciais na formação das diversas compreensões da noção de desenvolvimento sustentável, são eles,

- a) a dependência humana em relação ao ambiente natural; b) a existência de limites naturais externos sobre a atividade econômica humana; c) os efeitos perniciosos de certas atividades industriais sobre ambientes locais e globais; d) a fragilidade desses ambientes locais e globais em relação à ação humana coletiva; e) o reconhecimento de que iniciativas ligadas ao “desenvolvimento” devem ser vinculadas às suas próprias condições ambientais e, f) as decisões sobre o desenvolvimento e suas respectivas consequências para as gerações futuras e para aqueles que vivem em outras partes do planeta. (2006, p. 49)

Essa assimilação do meio ambiente na conta do desenvolvimento se deu no bojo da crítica ao reducionismo econômico do modelo anterior, que nada mais busca do que o crescimento econômico sem a necessária atenção aos problemas sociais e ambientais (MONTIBELLER-FILHO, 2001). Desde a tomada de consciência das questões ambientais, passou-se a problematizar

a relação entre o ser humano e o meio que o circunda, colocando em xeque a tradicional relação economicista do homem para com a natureza, onde esta nada mais era do que estoque de bens para usufruto daquele. Daí foi possível perceber que a

natureza separada da sociedade [...] não faz sentido. Ela é inserida no contexto das estruturas que a sociedade cria para possibilitar sua própria existência. Logo, é uma falsa abstração conceber a natureza independente da sociedade. Não são realidades isoladas e por isso somente se pode conhecer a natureza na relação que com ela a sociedade mantém (MONTIBELLER-FILHO, 2001, p. 32)

Em verdade, a relação entre natureza e sociedade é histórica em dois sentidos: 1 a história humana se desenvolve no contexto de circunstâncias naturais, contudo ela também, modifica a natureza; e, 2 a percepção da relação entre os humanos e a natureza tem sido alterada ao longo do tempo (ALIER, 2007); e essa re-assimilação do homem em conjunto com a natureza é uma dessas alterações sofridas.

Mesmo porque até nas sociedades mais profundamente imersas no sistema capitalista, ou economicista, a sua relação para com a natureza sempre foi, é e continuará sendo tanto material quanto simbólica (LENZI, 2006), ainda que a teoria econômica clássica tente tornar esta relação invisível ou inexistente, numa tentativa de alterar aquela relação do homem com a natureza.

Foi devido a esta nova percepção sobre a relação entre a natureza e a sociedade que surgiram novos instrumentos teóricos e práticos para a superação daquela relação predatória do homem para com o meio, para tanto se exige também, ou melhor, é de crucial importância, a quebra dos paradigmas econômicos dominantes e das práticas tradicionais de planejamento (LEFF, 2006a), pois, como visto, de acordo com essa lógica, o que de fato importa são os números alcançados pelo PIB que não mensura a qualidade ambiental ou social na produção destas ditas riquezas.

O desenvolvimento sustentável é, portanto, a evolução da ideia hegemônica de desenvolvimento enquanto crescimento econômico como posto por Ignacy Sachs (1993) em sua teoria do Ecodesenvolvimento, qualquer proposta de desenvolvimento deve ser pautada por três critérios fundamentais: equidade social, prudência ecológica e eficiência econômica. E tal proposta deve ser guiada pela ideia de desenvolvimento equitativo e seguro ambientalmente. Essa ideia de Ecodesenvolvimento criada por Sachs e abraçada por seu pupilo, Enrique Leff, será o principal referencial do conceito de desenvolvimento sustentável aqui assumido, uma vez que não é possível uma compreensão de todas as significações dadas ao termo por motivos aqui já discutidos.

Um princípio básico da ideia de ecodesenvolvimento é exatamente o maior respeito ao meio ambiente em acordo com as diversas formas de produção sejam elas econômicas, sociais, culturais, simbólicas, dentre outras, para tanto, o desenvolvimento deve ser baseado nas próprias potencialidades ambientais de uma região ou país, ou seja, deve ser um processo endógeno (MONTIBELLER-FILHO, 2001). Nas palavras de Maurice Strong em seu prefácio do livro, de Ignacy Sachs, *Estratégias de transição para o século XXI*, “os caminhos do ecodesenvolvimento serão necessariamente diversos, fazendo o melhor uso possível da diversidade biológica e cultural dos diferentes ecossistemas e ambientes naturais.” (SACHS, 1993, p. 8).

Essa característica endógena do ecodesenvolvimento acaba por potencializar a biodiversidade, a sociodiversidade e até mesmo a própria produção de tecnologias diversificadas, o que em última instância significa bens materiais, uma vez que, ao se favorecer a utilização do ambiente dado, pluralizam-se as diversidades culturais, tecnológicas e sociais. Dessa maneira, para Enrique Leff, a construção de sociedades sustentáveis passa pela transformação do paradigma produtivo, o que ele chama de produtividade ecotecnológica, que tem como princípio a confrontação da racionalidade econômica antiecológica imposta aos potenciais da natureza e aos sentidos da diversidade cultural, dando suporte a um novo paradigma econômico, baseado nos potenciais da natureza e nos sentidos da cultura (LEFF, 2006b).

Nas palavras do próprio autor,

a avaliação do patrimônio natural e cultural e dos valores qualitativos do desenvolvimento, requerem uma construção teórica sobre uma *racionalidade produtiva alternativa*, que incorpore os processos culturais e ecológicos como fundamento do processo produtivo para a constituição das relações sociais e das forças produtivas do desenvolvimento sustentável. Nesta perspectiva, o patrimônio cultural é concebido como um recurso indissociável do patrimônio dos recursos naturais, através de um vínculo estabelecido historicamente pelas relações produtivas das culturas com o seu meio (LEFF, 1993, p. 65 – Tradução minha)

A essa estrutura produtiva alternativa, o autor chama de racionalidade ambiental, que coloca a sociedade num eixo diverso daquele unicamente econômico em que valores culturais, sociais e ambientais são incorporados à ideia de desenvolvimento que, por fim, potencializa a criatividade humana, já que a produção de tecnologias deixariam de ser concentrados e passariam a se espalhar geograficamente (LEFF, 2006b), atendendo as necessidades de cada localidade. Portanto, “a *realização* desse paradigma ecotecnológico se concretiza através de valores e práticas culturais. A cultura medeia práticas do desenvolvimento sustentável a partir do momento em que estas são concebidas como processos de gestão participativa e de apropriação coletiva da natureza” (LEFF, 2006b, p. 200).

Outro ponto fundamental na ideia de desenvolvimento sustentável é a questão da distribuição. Considerando-se que o conceito de desenvolvimento sustentável vem em resposta ao tradicional conceito de desenvolvimento e que um dos grandes problemas de assimilar a ideia economicista é exatamente o acesso desigual às riquezas e aos bens materiais e simbólicos, então, nada mais justo que se tentar superar aquele problema (SACHS, 2004). Tal ideia é referendada também por Joan Martinez Alier (2007), ao considerar que uma sociedade sustentável abarca a questão da distribuição.

Dessa maneira, o desenvolvimento deve ser incluyente socialmente, sustentável ambientalmente e sustentado economicamente ao longo do tempo (SACHS, 2004). Essas são, portanto, condições *sine qua non* para se alcançar o desenvolvimento sustentável.

A relação dessa ideia de desenvolvimento sustentável com questões de modais de transporte é total, uma vez que, ao se assumir as características ambientais de cada região geográfica, assume-se também as possibilidades de estruturação diversas que cada ecorregião contém em si. Nessas condições, um país como o Brasil não teria um modal hegemônico, pois o território nacional contém uma enorme pluralidade de caracteres geográficos e ambientais.

Da mesma forma que a ideia de ecodesenvolvimento não assume uma produção homogênea de bens materiais, ela também não admite homogeneização das estruturas de transporte, pois seu princípio básico é a respeitabilidade para com o meio (LEFF, 2006a), ou seja, da mesma maneira que a produção deve ser o menos impactante possível ao seu entorno, a estruturação dos transportes também o deve. E para, além disso, ela também deve considerar as questões culturais de uma dada região.

Para exemplificar essa relação do meio físico-geográfico com a questão cultural, pode-se utilizar de duas regiões completamente diferentes do território nacional, são elas os estados de Minas Gerais e do Amazonas, enquanto o primeiro tem uma conformação geológica bastante irregular, os chamados “mar de morros”, o segundo tem como característica principal a quantidade incalculável de leitos d’água⁸¹. Isso influenciou, por exemplo, na própria culinária das duas regiões, enquanto no Amazonas, por motivos óbvios, o peixe é essencial (BATISTA, 1976), em Minas, as carnes de frango e de porco são básicas, pois devido às enormes dificuldades históricas de locomoção e, conseqüentemente, de transporte de cargas dentro do território, levou-se à opção (forçada) por esses dois tipos de carne, uma vez que seria muito trabalhoso levar gado para a

⁸¹ Obviamente que a descrição dos caracteres dos dois estados aqui é bastante superficial, no entanto, isso se deve ao interesse específico da argumentação, para que ela seja mais didática e menos maçante, mesmo porque a discussão visa abarcar questões sociológicas e não geográficas.

região mineradora, sendo mais fácil aos tropeiros o transporte de aves e suínos, pois, além de serem menores, possíveis de serem carregados nos lombos dos burros, eles poderiam também ser levados vivos, o que era uma vantagem nutritiva (FRIEIRO, 1982).

O que se pretende demonstrar com esse exemplo, é que o meio é primordial na conformação cultural de uma região e que, portanto, o respeito a ele é, em última instância, o respeito à própria cultura. Assim, os transportes devem ser estruturados de forma a preservar não só o próprio meio ambiente mas também a cultura que o circunda. O que significa, enfim, numa forma diferenciada de se compreender a relação com o espaço na concepção do desenvolvimento sustentável, ou seja, o crescimento econômico é necessário e bem vindo, mas não a qualquer custo.

3.2 O desenvolvimento amazônico

A região amazônica sempre foi, no decorrer da história, alvo de interesse nacional e internacional, e em função das concepções da região enquanto um vazio demográfico, um lugar esvaziado, sem gentes, ela acabou por se tornar objeto de inúmeros projetos produzidos externamente que, independente dos objetivos assumidos, concebiam a Amazônia como um lugar a ser desenvolvido. Esse desenvolvimento a ser alcançado sempre seguiu a lógica das compreensões que as políticas do Estado brasileiro tinha do termo, daí projetos como a estruturação da SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), do Banco da Amazônia, da Zona Franca de Manaus, das hidrelétricas como de Tucuruí e Balbina e das próprias estradas de rodagem construídas na região que visavam ao crescimento econômico e à colonização dos ditos vazios demográficos existentes no Norte do país. Portanto, o grande norte dos projetos de desenvolvimento do Estado brasileiro esteve atrelado à concepção de crescimento econômico que, de certa maneira, ainda, é um dos principais referenciais para compreensão do termo, não só no Brasil mas também internacionalmente também, mesmo que essa ideia tenha sido e venha sendo posta em xeque, como visto no tópico anterior.

Dessa maneira, a ideia de desenvolvimento que guiou o Estado-Nacional não considerou as enormes diferenças geográficas, biológicas, sociais e culturais internas e externas à região, acarretando assim grandes projetos mal elaborados que levaram a enormes prejuízos sociais, culturais, biológicos e econômicos, como, por exemplo, a hidrelétrica de Balbina que, de acordo com Samuel Flores (SF; Pesquisa de campo, 2010), tem o menor custo-benefício na produção de energia elétrica dentre todas as usinas hidrelétricas brasileiras, além de ser um grande desastre ambiental. Isso se deu, de acordo com Kátia Gonçalves (KG; Pesquisa de campo, 2010), representante da CPT, por serem “projetos de gabinete”, ou seja, definidos a partir de Brasília, sem grandes preocupações ou conhecimentos mais profundos acerca da realidade da região.

Tais projetos feitos à distância sem o devido cuidado com as condições peculiares da região amazônica são acompanhados pelo que Violeta Loureiro (2009) chama de “mitos capitais”, que acabam por guiar historicamente as propostas feitas para a Amazônia. Diversos destes mitos guiaram ou ainda guiam os projetos de desenvolvimento feitos para a região, como por exemplo, as falaciosas ideias da Amazônia enquanto celeiro ou pulmão do mundo. A primeira ideia surge do equívoco de se acreditar que uma floresta tão exuberante e rica deveria necessariamente ser sustentada por um solo bastante fértil, o que acarretou desastrosos projetos agrícolas, como o da Fordlândia no Pará. Já a segunda ideia se mostrou um equívoco ao acreditar que a floresta produziria uma enorme quantidade de oxigênio (O_2) através da eliminação de gás carbônico (CO_2) pelo processo fotossintético das plantas da região, pois, apesar de a floresta, de fato, produzir tal enormidade de oxigênio, ela o consome na mesma proporção. Este mito foi o guia de propostas exógenas de simples conservação ambiental com a criação de Parques Naturais que expulsam as populações de suas terras. No entanto, para Violeta Loureiro (2009), os mitos mais catastróficos para a região são: os que a veem como um macrossistema homogêneo de florestas, rios e igarapés; o da superabundância; e o da persistência da natureza. Tal tipo de visão da região permite que sejam concebidos projetos que não respeitam as inúmeras pe-

cularidades internas à Amazônia, e, para além disso, incentivam a superexploração dos bens naturais de forma continuada, portanto sem as necessárias considerações ao meio ambiente e à cultura.

Em suma, nas palavras de Aziz Nacib Ab’Sáber,

por dezenas de anos [...], a Amazônia foi apresentada ao mundo ocidental como uma região uniforme e monótona, pouco compartimentada e desprovida de diversidade fisiográfica e ecológica. Enfim, um espaço sem gente e sem história, passível de qualquer manipulação por meio de planejamentos feitos a distância, ou sujeito a propostas de obras faraônicas, vinculadas a um muito falso conceito de desenvolvimento. [...] Houve implantações de rodovias no coração das selvas, com inteira ausência de previsão de impactos físicos, ecológicos, sociais e fundiários; fato que acarretou frentes múltiplas de devastação, a partir das margens e cruzamentos dos eixos viários em construção, e ao longo da beira de rios e igarapés. Em contrapartida não existiu qualquer elaboração de um sistema de gerenciamento, criativo e cauteloso, para atendimento dos usuários, ao longo de imensos estirões de estradas (2004, p. 131).

Por terem tido este perfil, os projetos de desenvolvimento “clássicos” passaram a ser questionados na região Amazônica, uma vez que seus impactos foram muitas vezes substanciais em diversos sentidos, como a criação de conflitos de terras, grilagens, violência, desmatamento dentre outros, que proporcionaram, por exemplo, o surgimento do “arco do desmatamento”⁸² através das

⁸² “Arco do desmatamento” é uma região que acompanha as bordas sul e sudeste da Amazônia, indo desde o Estado do Acre, passando por Mato Grosso, Rondônia, Amazonas até o estado do Pará. Que surgiu sob influência de estradas como a PA-150, a BR-364, a BR-163, a BR-230 dentre outras, o que acarretou vários outros problemas a essa região, além do próprio desmatamento. Em relação a todos os problemas criados por projetos de rodovias nessa região, o livro “Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163” (2005) é bastante elucidativo dessa realidade.

inumeráveis estradas que cortam essa região. Assim, propostas diversas de compreensões do desenvolvimento levaram a novos projetos, como os de uso e ocupação dos solos, que deixaram de ser o antigo modelo de colonização do INCRA, e passaram a ser mais relacionados com a realidade amazônica, como os modelos de Reservas Extrativista de uso comum do solo implantados a partir dos anos 1990 (ALLEGRETTI, 2009). No entanto os projetos que visam ao crescimento econômico ainda são bastante relevantes na agenda nacional, não só na Amazônia, mas também em todo o país; vide o projeto do IIRSA e do próprio PAC, onde o nome mesmo diz qual é o modelo de desenvolvimento que se busca.

Assim, faz-se necessário compreender a realidade amazônica em toda sua pluralidade para que se possa almejar projetos que de fato visem ao desenvolvimento amazônico. O primeiro ponto do tópico busca, assim, a compreensão da *Singularidade Amazônica*. Já o segundo ponto é intitulado *A Amazônia e a questão dos transportes*, pois todo e qualquer projeto de desenvolvimento tem que considerar a realidade global e sua exigência de meios de transporte funcionais e ágeis, entretanto, pelo histórico dos transportes não só na Amazônia, mas também no Brasil como um todo, existe uma tendência “naturalizada” de se optar pelo modal rodoviário devido às várias razões já postas no primeiro capítulo, fazendo com que aquela ideia de ecorregião, de Enrique Leff, como modelo de desenvolvimento não seja considerada, a própria BR-319 pode ser problematizada neste sentido.

Por fim, o último ponto deste tópico buscará demonstrar a necessidade e a possibilidade de se pensar Uma outra racionalidade possível, visto o potencial geográfico para problematizar o modelo de desenvolvimento de transportes, tanto da região Norte, quanto do país como um todo.

SINGULARIDADE AMAZÔNICA

Não há dúvida de que qualquer região tem a sua própria singularidade, seja ela cultural, geográfica, biológica, etc., no entanto, o que faz da Amazônia algo único, é de fato esta ser uma região

única, no sentido de que, em nenhuma região do planeta, existem características físico-geográficas como as nela encontradas, mesmo no cinturão equatorial, não se acha outro lugar com tanta água e biodiversidade quanto na floresta amazônica. Estas características obviamente contribuem para a produção cultural amazônica, seja na culinária, na música ou na forma de lidar com o meio, portanto, para compreender toda essa singularidade, é necessário um quadro geral das características físico-geográficas da Amazônia.

Antes de mais nada, a enormidade territorial de toda região é algo fundamental em qualquer tentativa de entendimento dos significados que ela abarca, uma vez que este quadro permite a visualização da potencial pluralidade existente numa faixa territorial tão extensa. Como forma de comparação, o território brasileiro, o quinto país em extensão no mundo, tem aproximadamente 8,5 milhões de KM² (IBGE), enquanto, a Panamazônia ou Amazônia internacional, tem em torno de 7,5 milhões de KM², sendo que a parte que cabe ao território nacional chega a 4,8 milhões de KM². Isso significa dizer que, em torno de 56% do todo o Brasil, é composto pelo bioma Amazônico e que, por volta de 64% de todo esse bioma, se encontra em território brasileiro. Por tais dados, percebe-se que: 1 em uma área tão grandiosa, não é possível se crer num quadro uniforme, seja ele econômico, cultural, geológico, geográfico, biológico etc.; 2 como mais da metade do território nacional é região amazônica, e como mais de 60% de todo esse bioma se encontra dentro das fronteiras nacionais, o Brasil é o país com maior responsabilidade para com o destino do bioma, mas não só por isso, mas também por ser a principal economia da região – tendo em verdade uma enorme diferença com seus vizinhos – consequentemente, é onde deve ser melhor pensado o desenvolvimento da região, levando em consideração todas suas características.

Para além das extensões territoriais amazônicas, sua geografia contribui consideravelmente para sua singularidade, nas palavras de Djalma Batista, “geograficamente, (a Amazônia) é uma extensa planície, situada acima e abaixo da linha do Equador, situação de que decorrem condições especiais de geologia e climatologia.” (1976, p. 33), no entanto tal descrição acaba por

criar uma imagem, que o próprio autor chama de “aparente homogeneidade” devido à caracterização da “extensa planície” que se soma à notória presença de uma cobertura florestal sempre verde e de rios caudalosos, o que, de certa maneira, esconde as inúmeras microrregiões dentro da Amazônia e suas características próprias, sejam biológicas ou geográficas (BATISTA, 1976). Os inúmeros cursos d’água existentes na Amazônia (**Figura 6**), por si só, formam um sem número de micro-ecossistemas, por sua função como barreiras naturais que potencializa, através do processo de especialização biológica, a diversidade da fauna e da flora amazônica. Como pode ser visualizado abaixo (**Figura 5**), o bioma amazônico, no caso a parte brasileira, não se resume a florestas.

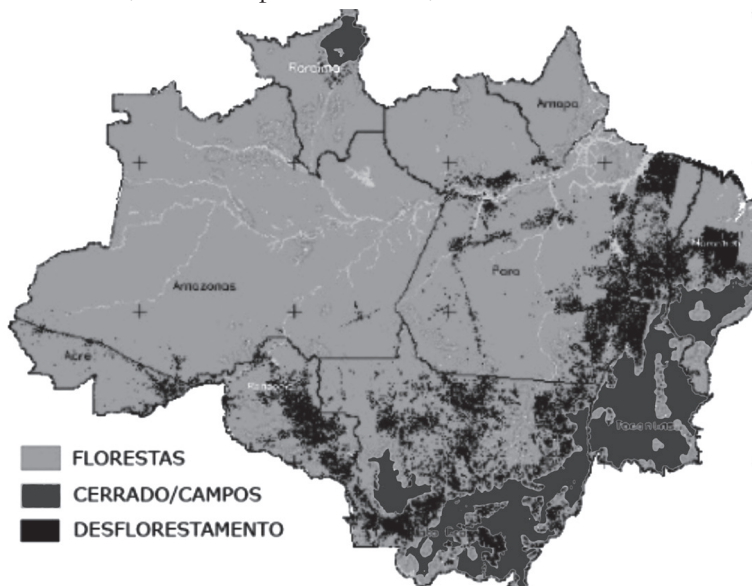


Figura 5 – Bioma Amazônico Brasileiro.

Fonte: WWF.com; 2010.

Ou seja, mesmo numa observação mais macroespacial da região já é possível perceber suas diferenças, inclusive nas formas de espacialização das populações, vide as áreas desflorestadas que coincidem, principalmente, com o mapa das estradas abertas na região a partir de meados da década de 1950.

Um ponto crucial que deve ser observado nessa região é a sua posição geográfica, uma vez que, como posto, ela se localiza ao redor da linha do Equador, o que influencia diretamente no seu clima, ou seja, a Amazônia é um domínio ecológico caracterizada pela tropicalidade, com duas estações bem claras, verão seco e inverno chuvoso (BATISTA, 1976), o que cria efeitos completamente distintos entre uma estação e outra, como pode ser visualizado abaixo (**Figura 6**):

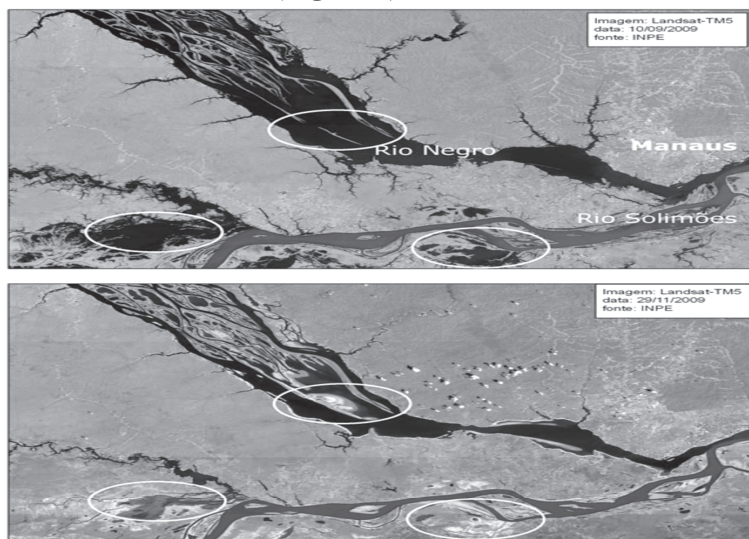


Figura 6 – Ciclo hidrológico dos rios Negro e Solimões – Períodos: Seca/Cheia
Fonte: INPE, 2009.

Isso significa o que o poeta Thiago de Mello versou com tanta sensibilidade, beleza e competência: “*A lei do rio não cessa nunca de impor-se sobre a vida dos homens. É o império da água... ..O rio diz para o homem o que ele deve fazer. E o homem segue a ordem do rio*”. Ou seja, a Amazônia é um lugar em que a água reina, seja por excesso ou por escassez, ela é um fator central nas relações do homem com a natureza, não à toa, a região abriga um sem-fim de cursos d’água de tamanhos diversos que guiaram sua ocupação humana e que ainda hoje servem de referência para

localização de cidades e comunidades, com definições de lugares como São Gabriel da Cachoeira no alto rio Negro ou Eirunepé no alto rio Juruá. O mapa dos principais rios da bacia (Figura 7) hidrográfica da Amazônica brasileira é bastante elucidativo dessa força das águas na região:

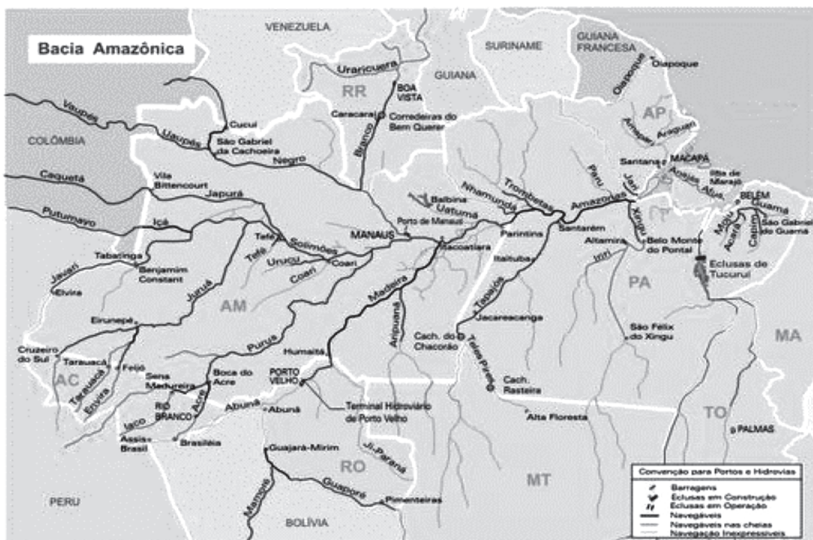


Figura 7 – Principais rios da bacia Amazônica brasileira.
Fonte: DNIT, 2009.

Como referência síntese desse poderio das águas na Amazônia pode-se pensar na magnitude do rio que dá nome à região, o Amazonas é o maior rio do mundo, cuja extensão é de cerca de 6.500 km, e de sua bacia que representa 1/5 da disponibilidade mundial de água doce (PORTUGAL, 2006). Portanto, as águas são, talvez a principal representação da singularidade da região, mas não só elas, como a própria pujança da maior floresta equatorial do mundo, contenedora da maior diversidade de fauna e flora do planeta que, de toda forma, deve tais características à enorme quantidade de água existente na região, pois como visto, os inumeráveis leitos d’água fazem a função de barreiras biológicas. Tanta riqueza faz com que a hileia amazônica necessite de uma concepção diferente de construção do espaço e, conseqüentemente, do desenvolvimento.

O caso da BR-319 é exemplar na exigência de uma forma de concepção diversa do espaço na região, uma vez que ela tem características que abarcam uma boa parte da pluralidade amazônica, seja no sentido da diversidade de cidades ligadas por ela, como Manaus, uma grande metrópole, o Careiro, cidade interiorana de terra firme, e Humaitá, município localizado tanto na beira da estrada quanto do rio Madeira e com características de polo de produção agropecuária. Ou então no sentido da enorme biodiversidade encontrada na região da estrada, ou mesmo em relação ao poderio das águas, já que a BR-319 se localiza no interflúvio do Madeira e Purus.

Por exemplo, de acordo com o Relatório de Impacto Ambiental,

a região (da BR-319) tem uma grande quantidade de espécies de animais, várias delas com interesse para a preservação. O número de indivíduos e o número de espécies registradas no total da amostragem indicam um ambiente de grande importância para a conservação da floresta amazônica. [...] Quanto ao grupo da Avifauna, ressalta-se que mais de 740 espécies de aves ocorrem regularmente no interflúvio Madeira-Purus, incluindo somente a parte amazonense. Isto representa mais que 40% de toda a avifauna brasileira e aproximadamente 60% da avifauna da Amazônia. Apesar de ser o menor interflúvio amazônico (entre os principais afluentes), é indisputavelmente o mais rico em espécies de aves. (UFAM, 2009, pp. 19-20)

O que se pretende com essa demonstração da riqueza biológica da região do interflúvio Madeira-Purus é elucidar o quão única pode ser as inúmeras microrregiões amazônicas e, que nesse contexto, toda e qualquer intervenção no espaço, visando à estruturação dos modais de transporte e, em última instância, do almejado desenvolvimento, deve seguir o ideário do ecodesenvolvimento (SACHS, 1993; LEFF, 2000). Pois, como posto, pelo

geógrafo Aziz Ab'Sáber (2004), não há como se propor um desenvolvimento genérico e extensivamente abrangente no território amazônico, tanto pela sua pluralidade quanto pelo seu gigantismo. E, da mesma forma, arrematado por Kátia Gonçalves da CPT, “eu acho que na diversidade do Amazonas e da Amazônia a gente não pode achar que um modelo [de desenvolvimento] só vai responder” (KG; Pesquisa de campo, 2010).

Portanto o que fica claro é que a região amazônica é bastante singular em relação aos inúmeros outros biomas existentes no planeta, mas não só, já que ela é consideravelmente plural dentro de si mesma, e isto exige projetos que respeitem a Amazônia como um todo e as diversas “amazônias” em particular. Uma vez que, com tal prática, serão respeitadas as diversas culturas que se encontram no interior da região, e em consequência disso, o próprio ambiente amazônico será respeitado, levando em última instância à preservação de sua riqueza biológica.

A AMAZÔNIA E A QUESTÃO DOS TRANSPORTES

O fenômeno da globalização é algo avassalador que engloba localidades bastante distantes e diferentes umas das outras, como, por exemplo, Manaus e Tóquio, essa relação se dá em diversos sentidos, como econômica, vide as inúmeras empresas nipônicas no PIM, cultural, veja os restaurantes de culinária japonesa espalhados pela capital amazonense e até mesmo populacional, através dos migrantes que se instalaram no Amazonas. Mas não só Manaus, por ser uma cidade altamente industrializada e cosmopolita, é incorporada pelo fenômeno da globalização na região amazônica, cidades como Maués e sua tradicional produção de guaraná também se encaixa tanto econômica quanto culturalmente nessas relações globais, ou mesmo Parintins e a exportação de seu famoso festival do boi, dentre outras. Não à toa, propostas como a da IIRSA, vistas anteriormente, englobam diversas áreas da região Amazônica, no entanto, com grande foco nas questões econômicas da globalização, visando a estruturação da infraestrutura de transportes da América do Sul como forma de melhorar o

escoamento da produção e dinamizar economias de cidades que sejam nós dessa rede.⁸³ Em verdade, “para o desenvolvimento de uma região é necessária uma série de fatores estruturais, dentre os quais, está inserido o transporte, um fator preponderante para o desenvolvimento econômico e social, seja este aéreo, terrestre ou fluvial” (UFAM, 2009, vol. 4, p. 75). Assim, tal estruturação dos transportes é essencial no contexto da sociedade global, no entanto, na região amazônica, ela deva ser melhor refletida para que siga um modelo mais apropriado aos caracteres regionais.

Dessa forma, discutir a questão dos transportes exige cautela para que a almejada velocidade e dinamização da movimentação de bens, pessoas e informações, em última instância, “economia” de tempo, não signifiquem o desrespeito para com o espaço regional, pois, como argumentado por Manuel Castells (1999), a organização do espaço é preponderante no controle do tempo numa sociedade globalizada, ou seja, a organização do espaço é crucial, entretanto, como defendido por Leff (2006a), deve estar em harmonia com o próprio meio. É nesse sentido e devido àquelas características únicas da região amazônica que Aziz Ab’Sáber argumentou que “provavelmente não existe infraestrutura mais paradoxal do que as rodovias implantadas, em curto espaço de tempo, no interior de grandes contínuos florestais (amazônicos)” (2004, p. 141), já que, além de serem pensadas à distância, por trabalhadores de gabinete, em mapas de escala ínfima (Ibidem), tais rodovias se encontram em permanente estado de má conservação dado o alto índice pluviométrico da região amazônica (FREITAS, 2006). Além disso, essas rodovias servem e serviram como caminhos de devastação da mata e, assim, da biodiversidade e da cultura (AB’SABER, 2004). O próprio Estudo de Impacto Ambiental da BR-319 admite que,

de fato, a abertura e/ou pavimentação de rodovias em áreas isoladas de floresta têm sido os principais vetores do desflorestamento na região amazônica. Ao facilitar o acesso e,

⁸³ Rede no sentido de sociedade em redes, uma das características do fenômeno da globalização, de acordo com Manuel Castells.

portanto, aumentar a oferta de terras baratas em áreas de floresta, as estradas expandem a fronteira de degradação e contribuem para intensificar a disputa pela terra e os conflitos em torno do uso dos recursos naturais. Estima-se que entre 1978 e 1994, cerca de 75% do desflorestamento na Amazônia ocorreram dentro de uma faixa de 50 km de cada lado das rodovias pavimentadas da região (UFAM, 2009, vol. 4, p. 498).

Ao facilitar o acesso a certas regiões da floresta que costumamente não recebem grandes fluxos de gentes devido à densidade das matas e a consequente dificuldade de acesso, criam-se possibilidades de processos de grilagens de terras, principalmente se o Governo Federal anuncia serviços de recuperação e/ou pavimentação de estradas, como é o caso das rodovias BR-319 e da BR-163 (UFAM, 2009). Dessa maneira, o mesmo documento coloca que, no caso da Manaus-Porto Velho, “o problema da grilagem e do desmatamento tende a se expandir para as áreas interiores ao eixo da rodovia devido a uma série de estradas laterais planejadas para conectar a rodovia BR-319 às sedes dos municípios nos rios Madeira e Purus” (UFAM, 2009, vol. 4, p. 505). Em verdade, com a abertura da fronteira amazônica através da estruturação de estradas nas décadas de 1970 e 1980, os inúmeros veios abertos na mata pelo processo de espinha de peixe reconfiguraram não só o perfil ambiental da região, mas cultural e econômico também. Nas palavras de Violeta Loureiro, “O conjunto formado por essas estradas reorganizou, em apenas quatro décadas, o secular perfil de ocupação e a forma de vida do habitante da região” (2009, p. 73).

Assim, o que se pretende demonstrar aqui é como os transportes devem ser pensados não só levando em conta a diminuição do tempo gasto nas viagens, mas também e primordialmente, deve-se tomar em consideração as consequências que a estruturação de um ou outro modal podem causar no meio ambiente e no meio sociocultural das regiões afetadas.

Não é sem razão que historicamente o principal modal de transporte da Amazônia é o fluvial, pois além de ir de acor-

do com as próprias condições naturais, vai também, até mesmo por via disto, de encontro às características socioculturais das populações da região. Dessa maneira, “o transporte rodoviário no Amazonas não se constitui num modal tão expressivo de circulação como o modal fluvial, historicamente o que mantém ainda hoje maior significado, visto que as condições naturais do território amazônico beneficiam o modal organizado em função das águas.” (UFAM, 2009, vol. 4, p. 76).

Para exemplificar essa pujança hidroviária, no caso do estudo aqui, a BR-319, é interessante perceber que todas as cidades que fazem parte de sua área de influência indireta (Manaus, Beruri, Borba, Canutama, Careiro, Careiro da Várzea, Humaitá, Manaquiri, Manicoré, Porto Velho e Tapauá) se localizam à beira de algum rio, excetuando a cidade do Careiro que migrou para terra firme, ao lado da BR-319 em 1977, e que devido a isto o principal e tradicional meio de transporte dessas populações são os barcos, como pode ser checado no Estudo de Impacto Ambiental (UFAM, 2009). Mas mesmo que a localização de uma comunidade não seja à beira de um grande rio, como o Purus e o Madeira, os igarapés são os caminhos vicinais do interior amazônico. A palavra igarapé, que não à toa é dividida em duas partes em sua origem *tupi* em *yára* – canoa; *pe* – caminho, nas palavras de Ab’Sáber, “o igarapé é sobretudo, o caminho suave para a circulação das canoas. É o caminho vicinal mais denso e humanizado que tornou menos solitária a aventura de viver numa das margens da humanidade.” (2004, p. 172).

Não sem razão, essa realidade do transporte fluvial na Amazônia é reiteradamente posta como natural e histórica, seja em documentos oficiais como pode ser percebido neste trecho retirado do Estudo de Impacto Ambiental,

segundo a Agência Nacional de Águas-ANA, a Região Hidrográfica Amazônica é a maior do país e dispõe de uma extensão de mais de 15.000 km, representando cerca de 60% da rede hidroviária nacional. Compreende as hidrovias do Amazonas, do Solimões, do Madeira, do Negro e Branco, do Purus, do Juruá, do Tapajós, do Trombetas, do Xingu,

do Marajó e de muitos outros rios navegados e de menor porte. Tem como principais características a movimentação de petróleo e derivados, o transporte de granéis sólidos (grãos e minérios), de carga geral e de passageiros. Esta via desempenha alta função social de abastecimento e comunicação das comunidades ribeirinhas e de manutenção da brasilidade. A importância do transporte aquaviário na região, tanto para o deslocamento de passageiros, como também para cargas diversas, fica evidente quando algum habitante dali se refere às distâncias entre as cidades e localidades ribeirinhas em “horas de barco”. É senso comum de que os rios amazônicos se constituem na principal vocação no que diz respeito ao transporte na Amazônia. O impacto ambiental derivado de sua utilização é considerado substancialmente mais baixo e, apesar de permitir a migração humana, não se constitui num vetor de penetração dos mais preocupantes, especialmente no que diz respeito à Amazônia Ocidental. Por essa característica, considera-se que os rios estimulem muito pouco ou quase nada o aparecimento de estradas planejadas ou espontâneas. (UFAM, 2009, Vol. 1, Pp. 54-55)

Seja em trabalhos científicos, como o de Aimberê Freitas, no qual ele argumenta que “o modal fluvial é o principal, o mais utilizado e o mais importante meio de transporte na Amazônia. O rio Amazonas e seus principais tributários [...], facilitam o transporte.” (2006, p. 35). Ou então, nas colocações de diversos dos entrevistados neste trabalho, como o General José Antônio que reiteradamente argumenta acerca da importância do modal fluvial na Amazônia, num desses momentos ele diz que “o modal da Amazônia sempre foi e vai ser por muito tempo o rio, o modal fluvial” (JA; Pesquisa de campo, 2010). Assim como no depoimento de Geraldo Duarte, do IDESAM, que mesmo sendo defensor do modal ferroviário na questão da ligação terrestre

entre Manaus e Porto Velho, como uma forma de sepultar a ideia da rodovia que, para ele, é potencialmente muito mais impactante que uma linha férrea, admite que, para a Amazônia, “do ponto de vista do transporte em si, aí vem é... a opção número um, tem que ser fluvial não ferroviária” (GD; Pesquisa de campo, 2010). No mesmo sentido Kátia Gonçalves (CPT) diz que os rios são “as vias naturais da Amazônia” (KG; Pesquisa de campo, 2010). Já para o entrevistado Samuel Flores, que foca suas posições no escoamento da produção do PIM, uma vez que ele combate bastante o argumento econômico em defesa da não efetivação da BR-319 e de outras rodovias na Amazônia,

em termos de desenvolver a Zona Franca de Manaus a opção melhor é cabotagem, é muito mais barato e o impacto ambiental é muito menor. [...] para o resto da região também a parte fluvial é mais viável para o estado do Amazonas com todos os seus rios e etc. Então, melhorando esse transporte é melhor para o interior (SF; Pesquisa de campo, 2010).

Para finalizar o desenvolvimento dessa ideia da naturalização histórica da via fluvial como principal modal amazônico, nada melhor do que a estética artística em sua concepção da realidade criar obras como as já citadas de Thiago de Mello e de Leandro Tocantins que exaltam os rios e sua relevante influência na vida como um todo e nos transportes, em específico, das populações amazônicas.

Para além dessa naturalização dos “caminhos que andam”, existem também outras razões para se assimilar os rios como básicos e necessários na busca do desenvolvimento da região, como posto por Licínio Portugal, “as hidrovias são apontadas como a modalidade com menor custo relativo e impactos ambientais” (2006, p. 14).

Portanto o modal hidroviário é, sem sombra de dúvidas, o mais recomendado para a realidade singular da Amazônia, no entanto o que impede a sua estruturação plena na região é, em

primeiro lugar, aquele automatismo do Estado brasileiro, mas também disseminado na sociedade, de ver, de forma global e irrestrita, a rodovia como meio de indução do desenvolvimento. Apenas a fim de ilustrar isso, pode-se citar um dado posto no EIA, de que o transporte rodoviário é o carro-chefe da infraestrutura logística no Brasil, dado que representa 60% da matriz de transporte no Brasil (UFAM, 2009). E, se depender dos projetos do governo federal, essa característica logística do país se manterá ou mesmo se exacerbará, pois o PAC (2007/2010) tinha como meta a criação ou pavimentação de 45.337 km de rodovias e 2.518 km de estruturação de hidrovias (PAC, 2010).

O segundo ponto impeditivo desse movimento de privilegiar o modal hidroviário é o que foi colocado em algumas entrevistas, que é a questão tecnológica. Por exemplo, para Kátia Gonçalves (CPT), o problema da velocidade do transporte na região amazônica não é a utilização do sistema fluvial, mas sim os modelos de barcos utilizados, pois,

são os mesmo do XVIII, XIX. O mesmo barco que navegava no século XVIII, XIX e XX continua existindo em pleno século XXI. [...] quer dizer, o que falta na Amazônia é um investimento tecnológico nos barcos, nos meios de transporte da Amazônia. O que não tem! A questão das hidrovias, o investimento tecnológico nos barcos, porque se você faz isso não teria necessidade de estrada, seriam estradas naturais. (KG; Pesquisa de campo, 2010)

No mesmo sentido, tanto de Samuel Flores, quanto o Gal. José Antônio questionam a não existência de cursos superiores e técnicos voltados para tecnologias de transporte fluvial no estado do Amazonas, em específico, mas também na região Norte, como um todo. É bastante controverso tal região tão dependente das águas não ter sequer um museu fluvial ou de embarcações para contar sua história.

Somando-se a estes fatores, outro ponto que dificulta a tomada de decisão em favor das hidrovias no Norte do país

é o que o engenheiro do DNIT, João Paulo colocou como política institucional. De acordo com ele, não existe nenhuma preferência por algum modal de transporte em específico, em suas palavras, “isso vai de região para região, com o que já está instalado nas regiões” (JP; Pesquisa de campo, 2010), isso quer dizer que aquelas rodovias paradoxais citadas pelo geógrafo Aziz Ab’Sáber serão sempre consideradas como uma opção real e factível de serem estruturadas, mesmo que elas tenham se tornado alvo de inúmeras críticas ou mesmo tenham tido uma história, tão única quanto estranha, como a da BR-319. Pois, “nos municípios [do Amazonas] onde existe possibilidade de trafegar por estrada, opta-se pela BR ou optou pela BR, porque é uma coisa já consolidada hoje” (JP; Pesquisa de campo, 2010).

Portanto a questão dos transportes na Amazônia tem que se ligar diretamente à ideia de ecodesenvolvimento de Ignacy Sachs e Enrique Leff, tendo como princípio básico o respeito, tanto para com o meio ambiente físico, quanto para com o meio sócio-histórico ou cultural, causando, assim, menores impactos nos mesmos. E, da mesma forma, criando ou desenvolvendo tecnologias apropriadas à região de forma a diminuir o tempo e dar maior segurança às viagens na Amazônia. Tais tecnologias apropriadas irão contribuir para criação endógena de produtos, como para diminuição da dependência de tecnologias externas, como por exemplo, o próprio automóvel. Como defendido por Enrique Leff, a importação, por parte dos países ou regiões subdesenvolvidas, das tecnologias dos países ou regiões centrais “é acompanhada da adoção de produtos supérfluos, que não resultam em bem-estar para as maiorias. Mais ainda, a canalização da poupança interna para financiar este tipo de investimento desviou estes recursos de programas de educação científica, desenvolvimento tecnológico e capacitação técnica, os quais podem permitir uma geração autônoma de tecnologias apropriadas para elevar a produtividade sustentável dos recursos e melhorar a qualidade de vida dos grupos majoritários da população.” (2000, p. 34).

UMA OUTRA RACIONALIDADE POSSÍVEL

Pensar em modais de transporte e formas de desenvolvimento, seja no Brasil ou em qualquer outro país no contexto do mundo globalizado, é pensar em modelos hegemônicos que de diversas maneiras não se preocupam com as singularidades que cada região abarca em si mesma. Tal característica se baseia no fato de uma certa racionalidade, no caso, a hegemônica se sobrepor sobre outras racionalidades possíveis através de inúmeras estratégias de produção da não-existência, no entanto, tal tática não elimina de fato essas outras racionalidades e possibilidades de pensamento, apenas as relegando a segundo plano.

No caso da Amazônia, devido à sua importância ecológica, sua singularidade geográfica e sua biodiversidade, que perpassam fenômenos muito além dos físico-biológicos, relacionando-se com humanidades e formas de apropriação do meio (BECKER, 2005), essa outra racionalidade não hegemônica é possível de ser posta em prática. Para Bertha Becker (2005), a Amazônia tem um caráter de fronteira experimental para um novo padrão de desenvolvimento. A necessidade de uma nova forma de racionalidade na região amazônica se dá devido à sua maior riqueza, a biodiversidade, ter sido ao longo do século XX,

ignorada, questionada e combatida sistemática e implacavelmente pelas políticas públicas que se apóiam em modelos teóricos da economia ocidental, que preconizam a ‘racionalidade’ da agricultura moderna, independentemente de sua inadaptação ao habitat regional. Essas políticas estabeleceram uma oposição – que é, na verdade, um falso dilema – entre o desenvolvimento e a conservação ambiental e entre a floresta natural e as culturas ditas ‘racionais’. (LOUREIRO, 2009, p. 103).

Para discutir essas possibilidades de aplicação de outras racionalidades possíveis na região amazônica, é mister compreender o que vem a ser realmente essa ideia de racionalidades e qual é a sua relação com o conceito de desenvolvimento. Para tanto, a epistemologia de Boaventura de Sousa Santos é bastante elucidativa dessa relação.

A teoria epistemológica de Boaventura se sustenta na ideia da diversidade de saberes existentes no mundo. Para além da discussão sobre os conhecimentos socialmente validados como o da produção científica, por exemplo, o autor propõe uma nova forma de agir para a cunhagem de uma nova razão, não tão indolente⁸⁴ como a hegemônica. A experiência social do mundo é, de acordo com Boaventura Sousa Santos (2006), muito mais ampla e variada do que a tradição filosófica ocidental assume, ou seja, a compreensão do mundo vai muito além da compreensão ocidental do mundo. Dessa forma, fica claro, na epistemologia do autor, que a discussão da produção do conhecimento/saber deve ser feita no rompimento com os muros, com as divisórias, das clássicas formas de produção do conhecimento. A partir dessa observação, Boaventura propõe uma ruptura com essa lógica ocidental de produção do saber, visando ao reconhecimento de outras formas de lidar com o mundo que não só essa hegemônica.

Essa proposição toma como base, principalmente, críticas a duas formas de razão existentes, demonstradas pelo autor, a da razão metonímica e a da razão proléptica. Pelo interesse da discussão aqui empregada, será discutida apenas à crítica a primeira razão, na qual a ideia de totalidade é fundante e se reivindica como única forma de racionalidade, por isso não se propõe a tentar conhecer outras formas de racionalidade, e mesmo se o faz, é no sentido de torná-las matérias-primas. Assim, essa razão produz o fenômeno da unicidade, que nada mais é que a transformação dela em referencial único para as outras possíveis formas de razão. Ou seja, a razão metonímica, por se pressupor única, produz o desconhecimento de outras. Nesse sentido, Boaventura argumenta que “a pobreza da experiência não é expressão de uma carência, mas antes a expressão de uma arrogância de não se querer ver e muito menos valorizar a experiência que nos cerca, apenas porque está fora da razão com que podemos identificar e valorizar” (SANTOS, 2006, p. 101).

⁸⁴ Indolente no sentido da razão hegemônica desperdiçar toda aquela diversidade de saberes possíveis no mundo.

No sentido do trabalho aqui proposto, essa racionalidade tomada como referencial único pode ser pensada como o modal rodoviário no Brasil, por este se mostrar hegemônico há muitas décadas, como visto no decorrer deste trabalho, e continuar a fazer parte de um ideário naturalizado da população e dos governantes de que, através da estruturação de rodovias, as regiões agraciadas com tal infraestrutura alcançariam de forma consequente o desenvolvimento.

Dito de outra forma, é através da produção de sua lógica de desrespeito para com outras racionalidades que faz da razão metonímica criticável por Boaventura. Em sua construção teórica, o autor observa quais são as estratégias utilizadas por essa razão para que ela mantenha seu papel hegemônico/referencial perante as outras lógicas, a meta principal dessas estratégias é a produção da não existência das outras racionalidades. E, como afirma Boaventura, “não há uma maneira única ou unívoca de não existir, porque são várias as lógicas e os processos através dos quais a razão metonímica produz a não existência do que não cabe na sua totalidade e no seu tempo linear” (SANTOS, 2006, p. 102). A desqualificação, a invisibilidade, a ininteligibilidade, juntas são a própria não-existência, que nada mais é que a manifestação da monocultura racional da razão metonímica.

Boaventura distingue cinco modos de produção de não existência, como também traça estratégias de combate a eles, via a sociologia das ausências que trabalha substituindo a monocultura por ecologias, que são práticas de agregação de diversidades pela promoção de interação sustentável entre entidades parciais e heterogêneas. O autor acredita que a produção da não existência é uma estratégia de legitimação da hegemonia metonímica (SANTOS, 2006).

O primeiro modo de produção da não existência é derivado da lógica da *monocultura do saber e do rigor do saber*. Sua estratégia se dá no sentido de transformar a “ciência moderna e a alta cultura em critérios únicos de verdade e de qualidade estética, respectivamente” (SANTOS, 2006, p. 102), através da opinião do cânone que tem o poder de legitimação ou de reconhecimento. Nessa lógica, a não existência se dá na ciência pela ignorância e, na alta, cultura pela incultura. Ou seja, ao serem bombardeados de

informações e propagandas sobre automóveis tanto governantes quanto a população nem ao menos se questionam acerca de outras possibilidades. Ou melhor, pode até mesmo vir a questionar, sem que no entanto transforme sua prática, como posto pelo Ministro dos transportes Alfredo Nascimento, “o país, ao longo dos anos, inverteu o modal de transporte. O natural é que se tenha um privilégio muito maior para ferrovias e hidrovias do que para rodovias, mas infelizmente o modal de transporte que foi implantado pelo governo brasileiro ao longo de décadas foi rodoviário” (NASCIMENTO, Alfredo, apud. BRENARD, 2009, p. 4).

Nas palavras da pupila de Boaventura, Violeta Loureiro,

um dos debates mais profundamente arraigados no mundo ocidental – que persegue sem cessar, o mito do progresso permanente, instaurado no mundo ocidental pela modernidade –, é aquele que se centra na dicotomia clássica, estabelecida pela ciência moderna, opondo o moderno e o tradicional. A definição daquilo que é moderno e, em contrapartida, do que é tradicional, tem sido uma prerrogativa dos países desenvolvidos do mundo ocidental. Os demais países seguem os cânones estabelecidos pelos primeiros; e pautam-se pelos mesmos valores dos países centrais e de suas culturas, independentemente das diferenças culturais, do meio natural e de tantos outros elementos que distanciam as realidades. Esse comportamento de imitação possui duas origens distintas: de um lado, a crença na ciência e na tecnologia como saberes superiores, que leva ao menosprezo pelos valores e saberes tradicionais das populações naturais, por considerá-los inferiores; por outro lado, trata-se de um comportamento cultural decorrente da origem colonial dos diversos países da América Latina, que os inclina a reconhecer como superiores os conhecimentos e formas de vida produzidos pelos países dos quais, no passado, foram colônias. Assim sendo, os países do Sul acomodam-se em posturas sub-

servientes, em termos científicos e culturais, abdicando de formas próprias de pensar e de criar vida social, em favor de formas importadas que consideram modelares e dignas de serem copiadas (LOUREIRO, 2009, p. 110).

Já a primeira ecologia combate essa lógica da *monocultura do saber e do rigor do saber*, através da identificação de outros saberes e outros critérios de rigor. Pois, como defende Boaventura, “toda ignorância é ignorante de um certo saber e todo saber é a superação de uma ignorância particular” (SANTOS, 2006, p.106). Ou seja, existem tantas outras formas de saber, que não se pode dar o domínio da legitimação do que é válido ou pode ser validado a apenas uma racionalidade. Assim, outras formas de transporte são perfeitamente possíveis, sejam elas urbanas ou não. Principalmente ao se conceber as inumeráveis condições geográficas, socioculturais e biológicas de um país com dimensões continentais como o Brasil.

O segundo modo de produção da não existência se assenta na lógica da *monocultura do tempo linear*. Essa monocultura se baseia na ideia de que a história tem sentido e direção únicos e conhecidos, assim sendo a lógica da não existência se dá no que o autor chama de residualização, ou seja, através de designações variadas, como primitivo, selvagem, tradicional, subdesenvolvido, etc. (SANTOS, 2006). Essa ideia pode ser percebida na questão dos transportes em relação ao modal fluvial altamente utilizado na região amazônica, uma vez que esse meio de transporte demanda maior tempo de locomoção e formas diferenciadas de relações sociais, o que vai contra o processo de maior velocidade dos outros modais de transporte e, principalmente, pelas formas mais individualizadas permitidas e alimentadas pelo “cânone” automóvel. O transporte fluvial também pode ser percebido no sentido de um meio tradicional de locomoção e que carrega consigo um subdesenvolvimento intrínseco, e que, portanto, vai em sentido contrário à lógica hegemônica da *monocultura do tempo linear*.

A *ecologia das temporalidades* é a proposta de confrontação à lógica da *monocultura do tempo linear*, através da sociologia das ausências. Essa sociologia defende que a lógica do tempo linear

é uma das diversas concepções de tempo existentes e praticadas no mundo, pois, de acordo com este pensamento, existem diversas formas culturalmente diferentes de lidar com a noção de tempo (SANTOS, 2006). Retornando ao exemplo acima, a assimilação do modal fluvial é, nesse sentido, uma forma de combate à *monocultura do tempo linear*. Pois, ao fazê-lo no contexto amazônico, respeita-se o processo natural das águas que se imiscui no processo social, através de uma relação construída por um longo período de tempo entre os universos natural e social.

O terceiro modo de produção da não existência é feito pela lógica da *classificação social*. Essa lógica se dá através da naturalização das diferenças, propondo que a sociedade seja dividida, de maneira natural, hierarquicamente. Nessa lógica, a inferioridade é insuperável, porque natural. O inferior é, portanto, não existente. Para se contrapor a essa lógica, Boaventura propõe

a *ecologia dos reconhecimentos*. A terceira lógica da produção de ausências é a lógica da classificação social. Embora em todas as lógicas de produção de ausência a desqualificação das práticas vá de par com a desqualificação dos agentes, é nesta lógica que a desqualificação incide prioritariamente sobre os agentes, e só derivadamente sobre a experiência social (práticas e saberes) de que eles são protagonistas (SANTOS, 2006, p. 110).

Assim, a *ecologia dos reconhecimentos* é tanto mais necessária quanto maior for a diversidade sociocultural dentro do corpo social, ou seja, essa ecologia exige inteligibilidade recíproca entre os atores sociais. Dessa forma, ao considerar a imensidão brasileira e sua consequente abundância de valores socioculturais é necessário a respeitabilidade através do reconhecimento e compreensão recíproca das diversas culturas existentes dentro do território nacional. Nessa lógica da *classificação social*, é possível pensar o automóvel enquanto meio de diferenciação social, em que o indivíduo que tem determinado tipo de automóvel é superior àquele que não o possui, tornando o segundo um cidadão menor. Ou mesmo numa hierarquiza-

ção entre quem se utiliza do automóvel como meio de transporte e quem usufrui de outros meios, como os barcos, por exemplo.

O quarto modo de produção de inexistência é pela lógica da *escala dominante*. De acordo com essa lógica, a escala adotada por essa racionalidade torna todas as outras escalas irrelevantes, por exemplo, o tipo de escala dominante no ocidente nos dias atuais é a universal e a global. Aqui a não existência se produz pelo particular e pelo local. “As entidades ou realidades definidas como particulares ou locais estão aprisionadas em escalas que as incapacitam de serem alternativas creíveis ao que existe de modo universal e global” (SANTOS, 2006, p. 104). Para Boaventura, as escalas se fazem pela decisão do que é mais significativo e relevante no universo social; por exemplo, na elaboração de mapas são necessárias escolhas coerentes para a miniaturização da realidade (SANTOS, 2002). A ecologia de confrontação a essa lógica da *escala dominante* é a das *trans-escalas* que, pela sociologia das ausências, propõe a recuperação das diversas aspirações universais ocultadas nessa lógica, assim como da recuperação das escalas globais/locais alternativas, onde não levam a nenhuma forma de globalização hegemônica. Ou seja, de acordo com essa ecologia, “a sociologia das ausências opera demonstrando que mais do que convergir ou re-convergir, o mundo diverge ou re-diverge” (SANTOS, 2006, p. 112). Portanto ideias e valores globalmente construídos não são necessariamente os mais adequados às realidades locais, nesse sentido, é possível aproximar Boaventura de Sousa Santos a Enrique Leff e sua teoria de desenvolvimento sustentável, na qual se recomenda o respeito para com as singularidades, em toda sua plenitude, de cada região, ao mesmo tempo em que critica a *escala* dominante, que se pode chamar de *escala* do Capital. Nas palavras dele,

toda a formação social desenvolve-se numa estreita relação com seu entorno natural. Contudo, a integração da população humana ao seu meio ecológico não resulta de uma relação direta de adaptação biológica, de transformação tecnológica e de condicionamento ecológico. A sobredeterminação que exerce a dinâmica do Capital sobre a transformação dos ecossistemas e a racionalidade do uso dos recursos naturais,

está sempre condicionada por práticas culturais de aproveitamento dos recursos que mediam as interrelações entre os processos tecnológicos e os processos históricos. (LEFF, 2000, p. 95).

O quinto modo de produção da não existência é o da *lógica produtivista* que se assenta na monocultura dos critérios de produtividade capitalista. Segundo essa lógica, o crescimento econômico é um objetivo inquestionável por ser racional, dessa forma, o critério da produtividade é o que melhor serve para sua legitimação. A não existência é aqui produzida sobre a forma de improdutividade (SANTOS, 2006). Essa lógica se digladiava com a *ecologia das produtividades* que prega pela sociologia das ausências a recuperação e a valorização de maneiras alternativas de produção, como cooperativas, economia solidária, que foram descredibilizadas pela ortodoxia do sistema capitalista (SANTOS, 2006). A crítica a essa ideia da lógica produtivista capitalista já se deu aqui, através das compreensões de Ignacy Sachs, Enrique Leff e, principalmente, Celso Furtado e seu *O mito do desenvolvimento econômico*. De acordo com a teoria do Ecodeenvolvimento, são necessárias formas e/ou tecnologias alternativas de produção que assimilem, de maneira apropriada, questões econômicas, ecológicas e socioculturais. Nas palavras de Enrique Leff,

esta integração dos processos naturais e tecnológicos aponta para uma *racionalidade produtiva alternativa* aplicável ao desenvolvimento das forças produtivas [...]. Isto implica na necessidade de gerar-se um sistema técnico complexo, adequado ao aproveitamento integrado da diversidade biológica dos ecossistemas de cada país e apropriado às condições culturais e econômicas das formações sociais, que devem assimilar essas novas técnicas nas suas práticas produtivas. (LEFF, 2000, p. 51)

Ou seja, através da lógica produtiva das teorias do Ecodeenvolvimento, é possível a superação dos limites da *lógica produtivista* que tem como único referencial o crescimento econômico capitalista. Enquanto, nessa nova racionalidade, o interesse socio-cultural e ecológico também entram na matemática da produção.

Resumindo, as cinco principais formas de não existência produzidas ou legitimadas pela razão metonímica são: o *ignorante*, o *residual*, o *inferior*, o *local* e o *improdutivo*. Para o autor, o principal problema das lógicas de produção de não existência não são esses produtos resumidos acima, mas a forma como eles são impositivamente colocados, sendo impostas pelas posições hegemônicas que não permitem nenhum outro tipo de parâmetro. Com o intuito de combater esse problema, Boaventura propõe sua sociologia das ausências e defende que,

em cada um dos cinco domínios, o objectivo da sociologia das ausências é revelar a diversidade e multiplicidade das práticas sociais e credibilizar esse conjunto por contraposição à credibilidade exclusivista das práticas hegemônicas. [...] Comum a todas estas ecologias é a ideia de que a realidade não pode ser reduzida ao que existe. Propõem uma versão ampla de realismo, que inclui as realidades ausentes por via do silenciamento, da supressão e da marginalização, isto é, as realidades que são activamente produzidas como não existentes (SANTOS, 2006, p. 115).

Conclui-se, dessa teoria epistemológica de Boaventura, que as lutas, ou melhor, as estratégias na busca pela hegemonia do saber são maléficas tanto para o desenvolvimento de novos conhecimentos quanto para as próprias formas de desenvolvimento de uma forma ampla.

É exatamente a partir desta conclusão de que é necessário considerar as pluralidades possíveis dentro de um território e, assim, pôr em prática, através de projetos governamentais, por exemplo, políticas que admitam tal variedade de realidades e as potencialize em busca de um desenvolvimento real, uma vez que as práticas hegemônicas no contexto capitalista visam única e exclusivamente à produção de riquezas econômicas. Não à toa, Aziz Ab'Sáber defende que,

para atender a um país de dimensões continentais, dotado de grandes e sutis diferenças regionais, defendemos a ideia de realizar zo-

neamentos ecológicos-econômicos adaptados às especificidades de cada uma das grandes regiões que formam o universo territorial do país. É fácil compreender que é impossível fixar diretrizes e critérios idênticos para a extensão administrativa e o desenvolvimento harmônico econômico e social de regiões naturais e culturais tão diversas. (2004, p. 149)

Essa outra racionalidade necessária, o é devido aos problemas acarretados pela assimilação da racionalidade hegemônica, como, por exemplo, o desmatamento na região Amazônica que, de acordo com Jussara Socorro Maciel, é motivado, também, por políticas públicas inadequadas à região, pois “o modelo de uso de solo na Amazônia deve considerar as características da região, bem como as vizinhanças e o tipo de transporte em relação às distâncias” (MACIEL, 2006, p. 81), uma vez que a política de transportes para a região privilegiou o rodoviarismo em detrimento ao modal fluvial ainda que este tenha e sempre teve maior relevância.

O interessante é que, apesar das claras evidências da necessidade de outras formas de pensar e agir, ainda assim, estradas como a BR-319 são recomendadas e almejadas como solução para problemas diversos, mesmo que, no próprio documento que defere a proposta de repavimentação da estrada, admita que,

as hidrovias, uma alternativa sempre lembrada dadas as condições privilegiadas da rede fluvial nacional, pouco se desenvolveram. A navegação fluvial nunca foi bem aproveitada para o transporte de cargas. As hidrovias, na década de 1990, ainda eram os rios das principais bacias brasileiras, em que a ação humana corretiva foi limitada. Dentre essas vias destacavam-se a bacia amazônica, por possuir os maiores rios navegáveis, dentre os quais, em nível nacional, o rio Madeira. (UFAM, 2009, Vol.4 p. 77)

Dáí pode-se retirar a ideia de que a racionalidade hegemônica, no caso o rodoviarismo, mesmo problematizada de várias

formas não sofre grandes abalos em seu caminho único, pois, ainda que intelectuais, políticos, documentos, dentre outros, percebam a discrepância deste modelo com as diversificadas realidades e os, consequentes, problemas advindos dele, o caminho tomado pelas políticas públicas acaba sendo aquele tradicional (ou hegemônico). E é devido a este quadro que se clama por uma nova prática ou racionalidade, ou melhor, práticas e racionalidades, para o desenvolvimento pleno das ecorregiões ao redor do país.

Considerações Finais

O intuito deste capítulo era demonstrar como é e como deve ser pensado o desenvolvimento, enfocando a questão dos transportes enquanto fator preponderante nessa busca pelo desenvolvimento. Assim, a clara ideia da singularidade amazônica é primordial no sentido de trazer para essa realidade tais propostas, até mesmo no sentido de dar subsídio ao ideário de novas racionalidades possíveis em que é cara a ideia de desenvolvimento com respeito para com as características físico-geográficas e socioculturais das diversas regiões.

Assim, a busca do famoso desenvolvimento para a região amazônica necessita de consideração para com as suas próprias singularidades, mas, mais do que isso, para o desenvolvimento como um todo no país é de crucial importância a quebra do paradigma hegemônico que encobre diferenças, acarretando problemas que afetam a economia, o ambiente, a cultura, em suma, toda a sociedade. Portanto o almejado desenvolvimento passa pela ruptura com modelos arcaicos e predatórios que não levam em consideração as vicissitudes amazônicas e brasileiras. E pela assimilação das possibilidades e potencialidades que outras racionalidades permitem no seio de uma sociedade e um território tão rico e plural quanto o da Amazônia e do Brasil. Ir contra tal modelo é admitir a perda de alternativas possíveis e credíveis, mas não só, como também é sujeitar um país da grandeza, em todos os sentidos, do Brasil a um modelo exógeno e impositivo. O que não é nem recomendável nem benéfico ao país.

Considerações Finais



A construção argumentativa feita neste trabalho em que a opção pelo modal rodoviário no Brasil é peça fundamental se apoiou em três pilares, que se converteram nos três capítulos. Assim, no primeiro deles, **Brasil, um país sobre rodas!**, o interesse na discussão se concentrou em demonstrar como e porque o Brasil, enquanto nação, optou, principalmente, a partir de meados do século XX, pelo desenvolvimento apoiado em toda a cadeia do automóvel, e como essa característica se perpetuou e ganhou ainda mais força no decorrer dos anos. Já no segundo capítulo, **BR-319: uma estrada controversa!**, o estudo de uma estrada específica, com uma história bastante singular, e com um projeto controverso de repavimentação, foi o mote para demonstrar como o modal rodoviário continua a ser privilegiado como escolha do país, uma vez que não se percebe razões substantivas para a consecução ou não do projeto. E, por fim, o último capítulo, **Caminhos e descaminhos: o desenvolvimento da Amazônia no século XXI** demonstrou algumas possibilidades e modelos de desenvolvimento a partir da temática dos transportes e das características de cada região, em especial da Amazônia, e, a partir disso, como o modelo rodoviarista, ou qualquer outro que se torne hegemônico, deve ser problematizado num país com contextos tão díspares um do outro.

A opção pelo modal rodoviário no Brasil acarretou e acarreta inúmeros problemas econômicos, sociais e ambientais, no entanto, ainda hoje, com a vasta experiência nacional para com este modal, ele continua a ser o mais pujante e com maior apelo social. Obviamente que isso se dá devido a toda história rodoviária brasileira, mas não só, como também pelo intenso bombardeamento que a população sofre constantemente da indústria do automóvel, com todos os tipos de propagandas relacionados à temática nos diversos meios possíveis que ela possa se fazer presente. Uma propaganda bastante exemplar dessa relação do povo brasileiro com o automóvel é a de uma linha de postos de combustíveis que tem como jargão a frase “apaixonado por carro como todo brasileiro!”, ou seja, isto demonstra a naturalização de um fato ou fenômeno socialmente construído, pois foram opções feitas pelo próprio Brasil enquanto nação que levaram sua população a ter no automóvel um bem maior.

Problematizar o rodoviarismo no país é de fundamental importância, uma vez que ele foi socialmente construído, e, num território tão vasto e plural como o brasileiro, a dependência quase exclusiva de qualquer modal de transporte é perigoso por causa dos vários problemas que isso acarreta, como, por exemplo, a impossibilidade de produção de outras formas e modelos de desenvolvimento. No caso do modal rodoviário, podem-se enumerar algumas complicações que ele carrega consigo, como econômicas, sociais e ambientais.

Dentre os problemas econômicos que advêm dessa descomunal dependência do modal rodoviário, pode-se pensar em questões como: 1 a exposição a que o país se coloca perante as variações dos preços dos combustíveis – que, no caso brasileiro são influenciadas pelo petróleo e pelo etanol da cana de açúcar –, ou seja, problemas macroeconômicos como inflação podem surgir daí uma vez que boa parte das mercadorias que circulam no país utilizam automóveis; 2 os enormes custos de manutenção da malha rodoviária nacional, visto a sua magnitude e as enormes disparidades entre regiões e suas especificidades geográficas e climáticas.

Já em relação às questões sociais, inumeráveis problemas vêm a reboque desta opção de modal de transporte, como, por exemplo: 1 o excesso de acidentes no trânsito, o que gera um incontável número de mortos e desvalidos, e que carrega consigo questões econômicas devido aos próprios prejuízos causados e aos enormes investimentos em saúde pública exigidos. Tal problema vem de herança do desafio de produzir milhares de especialistas em dirigir, o que de fato não é alcançado, vide a quantidade de motoristas inábeis portadores da Carteira Nacional de Habilitação; 2 a estruturação de estradas, como a BR-319, traz consigo problemas de conflitos de terras, o que tem implícito em si violência, grilagens e invasões; 3 mas, talvez, o principal problema social acarretado pela opção rodoviarista seja o individualismo produzido pelo automóvel, uma vez que este é um meio de transporte não coletivo e que carrega consigo significações e significados como de status e diferenciação social. Outros problemas também são reflexos desta priorização do automóvel como meio de transporte, como, por exemplo, roubos e sua in-

trínseca violência, o fenômeno da prostituição na beira das estradas ou mesmo o aumento das doenças relacionadas ao stress que está intimamente ligado ao conturbado trânsito das grandes cidades. Um outro ponto significativo de problema acarretado por essa opção pelo automóvel, pode ser percebido na utilização do espaço público em benefício privado, pois, ao se estacionar um carro em um logradouro qualquer, o indivíduo passa a utilizar daquele espaço para sua satisfação própria.

Por fim, mas não menos importante, esta opção leva a complicações ambientais. Dentre elas podem-se citar, 1 o desmatamento, que pode ser sentido pelo efeito espinha de peixe, em que do eixo principal saem diversas estradas secundárias, e que como exemplo pode ser citada a região do arco do desmatamento que acompanha diversas estradas construídas nos *boom's* dos anos 50 e 70; 2 a queima do combustível fóssil, que gera a piora da qualidade do ar e, conseqüentemente, problemas de saúde pública que, portanto, se ligam a problemas sociais e econômicos; 3 articulado aos dois fatores acima, ocorre o aumento da produção de gás carbônico (CO₂) que é algo altamente maléfico ao meio ambiente, não à toa, uma das metas ambientais mais buscadas hoje em dia no mundo é a diminuição da produção desse gás. Portanto a opção pelo modal rodoviarista leva à perda da biodiversidade e, em conseqüência, à perda da sociodiversidade pode ser visto nas teorias de Ignacy Sachs, Enrique Leff e Boaventura Sousa Santos.

No que tange à questão dos transportes como um todo no Brasil, deve-se pensar como a falta de investimento em outros modais significa desafios a serem superados pelo país no contexto atual, como, por exemplo, o aumento de passageiros do setor aéreo nos últimos anos está levando (ou já levou?) todo o sistema ao colapso, vide os constantes atrasos de voos no Brasil, e, para agudizar tal problema, o Estado terá que investir maciçamente neste setor devido à Copa do Mundo de Futebol que será realizada no país no ano de 2014. Mas não só o transporte aéreo sofre com problemas estruturais. Para demonstrar isso, nada melhor do que pensar nos problemas enfrentados pelos portos brasileiros, em verdade, pode-se mesmo ficar na cidade de Ma-

naus e seu porto do Chibatão que sofreu um grande acidente em 2010 devido à falta de estrutura. Ou seja, os transportes sejam de mercadorias e/ou de pessoas sempre foram concentrados no modal rodoviário, o que cria outro problema, já que assim o país fica à mercê dos motoristas profissionais, em especial dos caminhoneiros, para o transporte de cargas e pessoas, se estes soubessem de seu poder enquanto categoria de trabalhadores ou fossem suficientemente organizados poderiam parar a economia nacional com greves gerais. Obviamente que aqui só se falou de transportes a longas distâncias, pois o quadro no interior das cidades é caótico, uma vez que o automóvel é o principal ou ao menos o mais almejado meio de transporte da população.

Tal quadro exige uma pluralização dos modais de transporte no país e, como defendido por Ignacy Sachs, Enrique Leff e Boaventura Sousa Santos, é necessário que isso ocorra respeitando as singularidades de cada região em que venha a ser estruturado qualquer modal de transporte, pois assim sendo, tanto a biodiversidade quanto a sociodiversidade se manterá e, dessa forma, a riqueza cultural do Brasil será coroada.

O caso aqui investigado, a BR-319, é referencial por qual paradigma o Brasil optará. Se for em manter o modelo atual, privilegiando o uso do automóvel, nada mais justo do que repavimentar a estrada e entregá-la ao povo amazonense, uma vez que ele faz parte da comunhão nacional tanto quanto qualquer povo de outro estado brasileiro. Mas, se a opção for por tentar superar as limitações e os problemas acarretados pelo modal rodoviário e passar a assumir a pluralidade de realidades presentes no país, não faz sentido em repavimentar tal estrada, pois, no contexto amazônico, é muito mais propício a estruturação dos sistemas hidroviário e aeroviário para transporte tanto de mercadorias quanto de pessoas. Além do que, numa opção pela diversificação dos modais no país, a produção de tecnologias próprias seria impulsionada e, conseqüentemente, a própria economia e a cultura das inúmeras microrregiões brasileiras.

A posição aqui assumida acerca da repavimentação ou não da BR-319 é de que, como muito bem posto por Violeta Loureiro e Bertha Becker, a Amazônia, por todas as suas carac-

terísticas, tem que ser entendida como uma nova fronteira experimental de um novo modelo de desenvolvimento que passe a ir ao encontro de suas peculiaridades e potencialidades regionais. Dessa maneira, o projeto de repavimentação da estrada significa a manutenção de um modelo hegemônico, o que contribui para repetição de inúmeros problemas existentes, e que, portanto, deve ser combatido na tentativa de criação de modelos que superem estes antigos problemas.

Este trabalho indica, por fim, que a Nação necessita de uma mudança de paradigma nas relações com os transportes, e que a BR-319 é apenas um reflexo do quadro atual, não sendo ela o real problema a ser enfrentado, mas sim o modelo de que ela faz parte.



Referências

AB'SÁBER, Aziz Nacib. *A Amazônia: Do Discurso à Práxis*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. *Anuário estatísticos dos transportes terrestres*. ANTT: Brasília, 2008. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/rodo.htm>>. Acesso em: 08/abr/2010.

ALIER, Joan Martinez. *O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração*. São Paulo: Contexto, 2007.

ALLEGRETTI, Mary Helena. Usar para valorizar. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Ano 4. N. 44. Maio/2009.

AMAZONAS. *A integração da Amazônia Ocidental e a BR-319/AM-060 (Manaus-Porto Velho)*. Departamento de Estradas de Rodagem: Manaus, 1973.

BARRETO, Helena Motta Sales. *Crise e reforma do Estado brasileiro*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000.

BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia: análise do processo de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Conquista, 1976.

BECKER, Bertha. *Fronteiras amazônicas no início do século XXI*. In: FORLINE, Louis; MURRIETA, Rui; VIEIRA, Ima (Orgs.). *Amazônia: além dos 500 anos*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2005. Pp. 473-500.

BERGER, Peter. *Perspectivas sociológicas*. São Paulo: Círculo do Livro, 1976.

BENAION, Noval. *A Subordinação reiterada: imperialismo e subdesenvolvimento no Brasil*. Manaus: EDUA, 2006.

BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia Legal na década 70/80: expansão e concentração demográfica*. Manaus, CEDEAM/UA, 1981.

BERNARD, Enrico *et al.* BR-319 – *Projeto de Re-Construção: Contribuições ao processo de Licenciamento e Análise do Estudo de Impactos Ambientais*. Manaus, 15 Jun. 2009. Disponível em: <<http://biblioteca.planejamento.gov.br/biblioteca-tematica-1/textos/sustentabilidade-ambiental-clima-meio-ambiente/texto-120-2013-parecer-sobre-o-estudo-de-impacto-ambiental-eia-da-br-319.pdf>>. Acesso em: 20 Mai 2010.

BRASIL, Katia & PICHONELLI, Matheus. Vitrine para ministro, obra na BR-319 é contestada pelo Ministério Público. *Folha Online*. São Paulo, 20 Jan. 2010. Disponível em: <<http://www.folha.com.br>>. Acesso em: 20 Ago. 2010.

BRASIL, Marília Carvalho. *A migração interestadual na região Norte: a década de 1970*. 1996. Pp. 639-658. Disponível em: <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/1996/T96V2A01.pdf>>. Acesso em: 30 Ago 2010.

_____. Os fluxos migratórios na região Norte nas décadas de 70 e 80: uma análise exploratória. In: *Cadernos de Estudos Sociais*. Vol. 13. N. 1, 1997, p. 61-84.

BRASIL. Lei n. 6938, de Agosto de 1981. Política Nacional do Meio Ambiente. *Diário Oficial da União*. Brasília, 1981.

BRASIL. *Programa de Aceleração do Crescimento*. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac>>. Acesso em: 06/abr/2010.

BRASIL. *Programa Avança Brasil*. Disponível em: <<http://www.abrasil.gov.br/infra/nacionais/transportes.htm>>. Acesso em: 04/abr/2010.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *Nação, Sociedade Civil, Estado e Estado-Nação: uma perspectiva histórico*. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br>>. Acesso em: 12 de Jan. 2011.

BRIANEZI, Thaís. Anúncio de revitalização da BR-319 estimulou a ocupação de terras no Amazonas, informa INCRA. *Rota Brasil Oeste*. Brasília, 21 Nov. 2005. Disponível em: <<http://www.brasil-oeste.com.br/noticia/1678/br319>>. Acesso em: 17 de Nov. 2010.

BRUM, Argemiro José. *O desenvolvimento econômico brasileiro*. 26 ed. Ijuí: Ed. Unijuí, 2009.

CAMACHO, Karen. Greves ajudaram na redemocratização do país. *Folha online*. São Paulo, 12/mai/2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u400422.shtml>>. Acesso em: 10/abr/2010.

CAPACLE, Vivian Helena. *O problema do transporte rodoviário para o escoamento da soja produzida no Centro-Oeste brasileiro*. Campinas, 2007. Mimeo.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. *A ideologia do desenvolvimento – Brasil: JK – JQ*. 2. ed. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1978.

CARRION, Maria da Conceição. & PAIM, Elisangela Soldatelli. *IIRSA: Desvendando os interesses*. Amigos da terra Brasil. Porto Alegre, 2006.

CARVALHO, Edgar de Assis. A complexidade do imaginário. In: *Leituras da Amazônia – Revista Internacional de Arte e Cultura*. Ano 1. N. 1. EDUA/STENDHAL, 1999.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura* (Vol. 1). 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Edna. *Et al*. Estado e sociedade na BR 163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial. In:

CASTRO, Edna (Org.). *Sociedade, Território e Conflitos*: BR-163 em questão. Belém: NAEA, 2008.

CAVALCANTI, Clóvis. Meio ambiente, Celso Furtado e o desenvolvimento como falácia. IN: **Ambiente e Sociedade** – Vol. V – nº 2 – ago./dez. 2002. Pp. 73-84.

CHIARETTI, Daniela. BR-319, por onde vai sangrar a Amazônia. **Notícias da Amazônia**. São Paulo, 09 Abr. 2009. Disponível em: <<http://www.noticiasdaamazonia.com.br>>. Acesso em: 20 Ago. 2009.

COSTA, Sérgio. ALONSO, Angela; TAMIOKA, Sérgio. *Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil*. Brasília: Ed. IBAMA, 2001.

DINIZ, Eli. *Crise, reforma do Estado e governabilidade*: Brasil 1985-95. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 1997.

DNIT. *Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes*. Brasília: 2009. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa.htm>>. Acesso em: 25 Jul. 2010.

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985.

ESTADÃO. BR-319: Críticas e elogios, a polêmica continua. *Jornal O Estado de São Paulo*. São Paulo, 04 Nov. 2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br>>. Acesso em: 30 Jan. 2010.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 5 ed. São Paulo: Edusp, 1997.

FEARNSIDE, Philip M. Rondônia: estradas que levam à devastação. In: *Ciência Hoje*. Volume especial Amazônia. Dezembro, 1991, p. 120-124.

_____. Rodovia, ferrovia ou navios: qual é a melhor ligação entre Manaus e SP? *Jornal da Ciência*. 05/07/2008. Disponível em: <<http://www.jornaldaciencia.org.br>>. Acesso em: 12 Nov. 2009.

FEARNSIDE, Philip M. & GRAÇA, Paulo M. L. de Alencastro. BR-319: a rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco do desmatamento à Amazônia central. *Novos cadernos NAEA*. Vol. 12, n. 1, jun. 2009, p. 19-50.

FERRAZ, Caio Silva. *Entre Rios*. 2009.1 DVD (25min).

FREITRAS, Aimberê. Caracterização da Demanda Atual, Cenários Futuros e Acessibilidade da Região Centro-norte de Roraima nas Áreas de Influência das BRs 174 e 401. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva (Orgs.). *Estudos de transporte e logística na Amazônia*. Manaus: Novo Tempo, 2006, p. 35-53.

FREITAS, Marilene Corrêa da Silva. “Amazônia no âmbito da globalização – Zona Franca”. In: *Metamorfoses da Amazônia*. Manaus: EDUA, 2000, p. 1-74.

FRIEIRO, Eduardo. *Feijão, angu e couve*: ensaio sobre a comida dos mineiros. Belo Horizonte: Itatiaia, 1982.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – Diretoria de Geociências. *Geografia do Brasil*: Norte (vol. 3). Rio de Janeiro, IBGE, 1991.

FURTADO, Celso. *O mito do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1974.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: Uma perspectiva histórica. In: *Revista Planejamento e Políticas Públicas*. N.º 13 – Jun. de 1996, p. 183-214. Disponível em: <www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137>. Acesso em: 10 Jul. 2010.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Unesp, 1991.

_____. *Mundo em descontrole*. Rio de Janeiro – São Paulo: Record, 2005.

IANNI, Octavio. *A era do globalismo*. 9. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. *A ideia de Brasil moderno*. 2. ed. São Paulo: Editora brasiliense, 1996.

_____. *Ditadura e agricultura – O desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

_____. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08/abr/2010.

_____. *Censo demográfico 1940-2000*. Rio de Janeiro: IBGE, 1950-2001. Dados extraídos de: Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08/abr/2010.

LEFF, Enrique. *Ecologia, Capital e Cultura: racionalidade ambiental, democracia participativa e desenvolvimento sustentável*. Blumenau, Edifurb: 2000.

_____. *Epistemologia ambiental*. 4. ed. São Paulo: Cortez, 2006a.

_____. La dimensión cultural del manejo integrado, sustentable y sostenido de los recursos naturales. In: *Cultura y manejo sustentable de los recursos naturales*. LEFF, Enrique; CARABIAS, Julia (Orgs). México: Centro de Investigaciones Interdisciplinares em Humanidades, 1993, p. 55-88.

_____. Pensar a complexidade ambiental. In: LEFF, Enrique (Coord.). *A Complexidade Ambiental*. São Paulo: Cortez, 2003.

_____. *Racionalidade Ambiental: a reapropriação social da natureza*. São Paulo: Ed. Civilização brasileira, 2006b.

LENZI, Cristiano Luis. *Sociologia Ambiental: risco e sustentabilidade na modernidade*. Bauru: Edusc, 2006 (Coleção Ciências Sociais).

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. *A Amazônia no século XXI: Novas formas de desenvolvimento*. São Paulo: Ed. Empório do Livro, 2009.

MACIEL, Jussara Socorro Cury. Planejamento de transportes: estradas vicinais em áreas de várzea na Amazônia. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva (Org.). *Estudos de transporte e logística na Amazônia*. Manaus: Novo Tempo, 2006, p. 69-86.

MARX, Karl. & ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã – Teses sobre Feuerbach*. São Paulo: Ed. Moraes, 1984.

_____. *Manifesto Comunista*. São Paulo: Boitempo, 1999.

MELLO, Thiago de. *Mormaço na floresta*. São Paulo: Círculo do Livro, 1984.

MERICO, Luiz Fernando Krieger. *Introdução à economia ecológica*. 2. ed. Blumenau: Edifurb, 2002.

MITERHOF, Marcelo Trindade. *Financiamento do sub-setor rodoviário: o caso brasileiro*. Campinas, 2000. Mimeo.

MONTIBELLER-FILHO, Gilberto. *O mito do desenvolvimento sustentável: Meio ambiente e custos sociais no moderno sistema produtor de mercadorias*. Florianópolis: EDUFSC, 2001.

MORIN, Edgar. *O método 4: as ideias – habitat, vidas, costumes, organização*. Porto Alegre: Ed. Sulina, 2001.

NASCIMENTO, Renata. A mudança de papel do Estado brasileiro: uma análise dos anos 50 aos anos 90. In: BENECKE,

Dieter; NASCIMENTO, Renata (org.). *Opções de política econômica para o Brasil*. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer, 2003.

NUNES, Branca; BENICCHIO, Thiago. *A sociedade do automóvel*. 2005. (45 mim.) Disponível em: <www.sociedadedoautomovel.cjb.net>. Acesso em: 06/jun/2009.

PAIM, Elisangela Soldatelli. *IIRSA: É esta integração que nós queremos?* Amigos da Terra Brasil. Porto Alegre, 2003. Pp. 1 -37.

PAULO, Antônio. Exército assumirá BR-319. *Jornal A Crítica*. Manaus, 15 Ago. 2010. Disponível em: <<http://www.acritica.com.br>>. Acesso em: 20 Ago. 2010.

PORTUGAL, Licínio da Silva. O Conhecimento e o Planejamento dos Transportes para uma Amazônia Sustentável. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva (org.). *Estudos de transporte e logística na Amazônia*. Manaus: Novo Tempo, 2006, p. 9-32.

PRAZERES, Leandro. Entrevista Antônio Delfim Neto. *Jornal A Crítica*. Manaus, 13 Ago. 2010. Disponível em: <http://www.acritica.uol.com.br/especiais/arrependo_0_356364407>. Acesso em: 16 Otu 2010.

REBELLO, Fabrício Khoury. *Et al.* Dinâmica populacional na Amazônia: o caso dos estados do Amazonas e Pará. *Anais: 47ª Sobebr – Sociedade Brasileira de economia, administração e sociologia rural*. Porto Alegre, 2009, p. 1-12.

RIST, Gilbert. “Development’ as Part of the Modern Myth: The Western ‘Socio-Cultural Dimension’ of ‘Development’”. IN: *The European Journal of Development Research*. Vol. 2, n. 1, junho, p. 10-21, 1990.

SACHS, Ignacy. *Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____. *Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente*. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. 4. ed. São Paulo: Cortez, 2002. (Coleção para um novo senso comum, vol. 1).

_____. *A gramática do tempo: para uma nova cultura política*. São Paulo: Cortez, 2006 (Coleção para um novo senso comum, vol. 4).

SCHOR, Tatiana. Abram alas que eu quero passar: o desfile do automóvel na cidade de Manaus. In: *Somanlu*. Ano 7, n. 1, jan./jun. 2007, p. 55-69.

SILVA, Marcelle Ivie da Costa. *Amazônia e política de defesa no Brasil (1985-2002)*. Campinas: [s.n], 2004. Dissertação de mestrado.

SKIDMORE, Thomas E. *Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

TENDLER, Silvio. *Jango – Uma crônica anunciada do golpe militar de 1964*. 1984. 1 DVD(115min).

TIZUMBA, Maurício. Terra de montanha. Intérprete: TIZUMBA. In: TIZUMBA. *Mozambique*. Produção independente: 2003. 1 CD. Faixa 9.

TORRES, Maurício (Org.). *Amazônia Revelada: os descaminhos ao longo da BR-163*. Brasília: CNPq, 2005.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. *Solicitação do Congresso Nacional: Fiscalização das obras de pavimentação da BR-319*. TCU: Brasília, 2010.

UFAM. *Diagnóstico socioeconômico da BR-319: Relatório Final*. Manaus, Núcleo de Socioeconomia – NUSEC/Universidade Federal do Amazonas, 2005.

_____. *Diagnóstico socioeconômico da BR-319: Relatório Parcial*. Manaus, Núcleo de Socioeconomia – NUSEC/Universidade Federal do Amazonas, 2007.

_____. *Estudo de Impacto Ambiental – ELA: Obras de reconstrução/pavimentação da BR-319/AM, no segmento entre os km*

250,0 e km 655,7. Manaus, Universidade Federal do Amazonas, 2009. 6 Vols.

_____. *Relatório de Impacto Ambiental – RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7*. Manaus, Universidade Federal do Amazonas, 2009.

VEIGA, José Eli da. *Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI*. 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

_____. *Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula*. Campinas: Autores Associados, 2002.

VITTE, Claudete de Castro Silva. Desenvolvimento, planejamento territorial e integração transnacional: os antecedentes, a gênese e a consolidação da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA. In: ARAGÓN, Luiz E.; OLIVEIRA, José Aldemir de. *Amazônia – No cenário Sul-Americano*. Manaus: Edua, 2009, p. 191-215.

WEBER, Max. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*. São Paulo: Centauro, 2001.