



A IDEOLOGIA RODOVIARISTA NO BRASIL

Marco Aurélio Lagonegro

Em que circunstâncias o setor automobilístico-rodoviário alcançou hegemonia no país, tornando-se reflexo das relações Brasil-Estados Unidos? Para responder a essa questão, é preciso remontar ao legado institucional de Washington Luiz, o homem público que abria estradas visando a paz social a qualquer custo. A partir de então, a indústria automobilística tornou-se a diretriz do desenvolvimentismo que moldou cidades, gerou metrópoles, rasgou estradas por todo o país e definiu um projeto macroeconômico instrumentalizado como solução a históricos problemas políticos, envolvendo relações intra e inter-classes, a custos sociais e ambientais elevados.

A ideologia rodoviarista

Por rodoviarismo, ou *ideologia rodoviarista*, entendamos um projeto coletivo de adoção de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização.¹ A ideologia rodoviarista demandou a eliminação de outras modalidades para impor os interesses de seus formuladores junto ao Estado e induziu a formação de grupos de pressão política, de uma infinidade de empresas do ramo, em particular de uma incipiente indústria de autopeças, embrião da produção automobilística nacional. Com a ideologia rodoviarista assimilada pela administração pública da cidade, do estado de São Paulo e depois do país, a implantação e conservação do sistema viário tornaram-se *programa tácito de governo*, refratário a discussões, críticas ou alternativas. A ideologia rodoviarista presidiu a formação do *complexo automobilístico-rodoviário*,² conjunto de interesses em que assomam a produção automobilística, a indústria petroquímica e a construção pesada, os setores mais protegidos pelo Estado brasileiro.

O rodoviarismo dominou o Estado brasileiro pelo modo centralizado com que os grupos oligárquicos o impuseram ante um poder público que consideravam *seu*. Em uma democracia liberal, primitiva e imperfeita, líderes políticos, identificados com o primado do rodoviarismo, firmaram-se acenando ao povo com promessas de afluência espelhadas no modelo norte-americano e enfrentaram seus pares apostando na substituição de importações e na produção nacional de veículos como meta do desenvolvimento. O triunfo do rodoviarismo brasileiro contou com o concurso de homens públicos que o favoreceram, entre os quais avulta Washington Luiz Pereira de Souza (1869-1957), para quem governar era sinônimo de abrir estradas, e os problemas sociais, caso de polícia.

Washington Luiz

Fluminense de Macaé, Washington Luiz testemunhou a sangrenta derrocada da escravatura em sua província. Recém-formado em direito na cidade de São Paulo, iniciou a vida pública na intendência (prefeitura) de Batatais e casou-se com uma filha do barão de Piracicaba, deitando raízes entre os grandes da oligarquia agrária paulista. Na virada do século XX, automóveis e caminhões já eram uma realidade para fazendeiros graúdos, que os adquiriam como

¹ ROCHA, Léa Maria da. *O Rodoviarismo em São Paulo* (dissertação de mestrado). São Paulo: Departamento de Sociologia da FFLCH-USP, 1985. p. 95.

² “Programa tácito de governo” e “complexo automobilístico-rodoviário” são expressões da socióloga Maria Irene Szmrecsányi.

ferramentas e símbolos de *status* numa sociedade em processo de modernização acelerada. Os jovens oligarcas Washington Luiz, Sylvio Álvares Penteado (filho de Antônio Álvares Penteado) e Antônio Prado Jr. tornaram-se então os mais ativos publicistas do automóvel e de suas vantagens sobre as ferrovias. Enaltecendo o papel reservado aos transportes rodoviários no país, organizaram corridas e excursões em precárias estradas dos arrabaldes paulistanos, as “bandeiras rodoviárias”. Numa delas, completaram em quinze dias a primeira ligação automobilística entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Em sua gestão municipal (1914-1919), a prefeitura paulistana adquiriu as primeiras máquinas modernas de construção de estradas usadas no Brasil. Tomou medidas institucionais de forte impacto político. Uma delas, proposta como deputado estadual, marcou profundamente o rodoviário brasileiro. Criminalista e secretário estadual da Justiça e Segurança Pública entre 1908 e 1912,³ Washington Luiz preocupava-se seriamente com a delinquência, comum e política, num país recém-saído da escravidão legal, em intensa urbanização e que acolhia diariamente milhares de imigrantes pobres; muitos, revoltados. A lei estadual nº 1.406 de 26/XII/1913, de sua autoria, elegeu em seu artigo 1º a construção de rodovias como a forma precípua de trabalho penitenciário em São Paulo.

Modernizante às avessas, prevendo salário e fundo de garantia, a lei nº 1.406 conjugou duas atividades vitais no controle dos movimentos da sociedade: repressão e circulação viária. Assim, ao subordinar a primeira grande repartição rodoviária brasileira à administração carcerária, sujeitou a produção e o consumo do espaço à insegurança social da oligarquia, vale dizer, ao arbítrio de segmentos refratários à ingerência de outros segmentos sociais na gestão da cidade e da sociedade, patente na ascensão política do rodoviário e da gendarmaria, nas fases “linha-dura” dos regimes de exceção, o Estado Novo e entre o período de 1969-1974.

Como orador, Washington Luiz expôs sistematicamente sua doutrina rodoviária da economia e da sociedade. Na presidência do estado (1920-1924), participava de comícios, festas, inaugurações e pronunciamentos, ocasiões em que discursava num estilo empolgante e acessível a todos. Historiador, mesclava erudição a bordões populares, cunhando metáforas cintilantes para seduzir o senso comum com sua bucólica utopia de pequenos produtores e seus caminhões repletos dos frutos da terra.

³ Em sua gestão dessa importante pasta, São Paulo recebeu duas missões francesas, a que organizou a Força Pública, antecessora da Polícia Militar, e a que organizou a Polícia Civil, retirando a instituição do poder dos coronéis e profissionalizando-a. (LOVE, Joseph. *São Paulo: a Locomotiva na Federação Brasileira* (1889-1937). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. p. 165, 175 e 178).

Inicialmente, postulou o “trinômio-síntese” da economia, a produção, o consumo e a circulação, em que esta dá sentido aos outros termos. Considerava prioridade do governo oferecer meios de circulação *bons para o ano inteiro*, isto é, rodoviários. De fato, as ferrovias não têm a rapidez, agilidade e flexibilidade dos meios rodoviários que, além de dispensarem baldeações, operam sem restrições de horário e transportam porta-a-porta, exigências básicas numa sociedade que se pretendia *up to date*. Em seguida, estimulou a formação de empresas fabris e comerciais no setor, afirmando que “todos os investimentos no setor são apenas adiantamentos, que contêm mil remunerações futuras”, além de proclamar sua capacidade de valorizar a propriedade fundiária.

Washington Luiz atuou para a institucionalização do rodoviarismo formando os primeiros grupos de pressão pelo setor. No I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem em 1917, realizado em São Paulo e presidido por ele, decidiu-se pela criação da Associação Paulista de Estradas de Rodagem (APER), sendo seu primeiro presidente. Após a instalação da primeira montadora da Ford em São Paulo (1919), criou-se em 1920 a Câmara Americana de Comércio (CAC), ativa patrocinadora da APER e que fazia com que todos os seus integrantes também fossem da mesma APER. Daí por diante, os fatos se precipitaram em favor do rodoviarismo: a CAC e a APER trouxeram para São Paulo os engenheiros Luís Romero Samson e Donald Derrom, que rapidamente se associaram aos principais nomes da oligarquia para fundar a Auto-Estradas S. A., empresa que comandou a explosão rodoviária de São Paulo sobre o “sistema Y” do Plano de Avenidas de Prestes Maia (figura 1). A vinda da montadora da Chevrolet a São Paulo (1925) refletiu o entusiasmo da oligarquia com o rodoviarismo, encorajada para iniciar a escalada que culminou na produção automobilística nacional décadas depois.

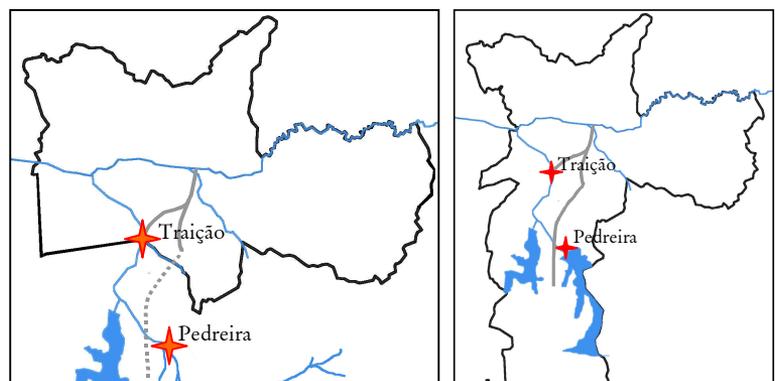
Lançada a semente em São Paulo e uma vez na presidência da república (1926-1930), Washington Luiz radicalizou o teor anti-ferroviário de seus discursos, pregando que as rodovias deveriam complementar as ferrovias, depois concorrer com elas e, enfim, substituí-las, pelos motivos já citados. Concluiu sua missão tributando os insumos automobilísticos para tornar o setor imune a restrições orçamentárias e flutuações da economia. É pouco provável que Getúlio Vargas, seu ministro da Fazenda, ignorasse suas idéias ao impor a industrialização do país em 1937, com a cidade de São Paulo se preparando rapidamente para sediar o complexo automobilístico-rodoviário.

A metrópole rodoviária

Em 1900, a empresa canadense *The São Paulo Light and Power Co.* instalou-se na capital paulista para gerar eletricidade e operar um serviço de bondes, mas acabou dividindo a oligarquia local à medida que seus interesses se diversificaram. As primeiras indústrias de porte implantaram-se em São Paulo na década de 1880, expandiram-se e tornaram-se grandes consumidoras de eletricidade. A formação da *Brazilian Traction Light and Power*, em 1912, assinalou o desdobramento dos interesses da companhia original⁴ e seu alinhamento político à facção industrial do Partido Republicano Paulista (PRP), que tinha como membros Washington Luiz e o futuro presidente do estado Carlos de Campos. Dessa correção de rumos resultou a construção da usina de Cubatão, iniciada em 1927.

As obras do “Complexo da Serra” geraram um vetor de urbanização apontando para o sul da capital paulista, o já mencionado “Y”, tendo por pólos as usinas elevatórias da Traição e da Pedreira, construídas para reverter o rio Pinheiros e alimentar a represa Billings se necessário. A urbanização, ao seu redor, foi tão rápida e intensa que São Paulo incorporou o município de Santo Amaro (1935), situado entre a capital e a cabeceira da serra, onde se represaram as águas dos formadores do rio Pinheiros. Aí surgiu uma outra cidade de São Paulo, diversa daquela de Piratininga, isolada dos principais eixos ferroviários ao sabor da especulação imobiliária, dividida entre bairros “nobres” e populares, vizinhos em função do embrionário complexo industrial do ABC nas “imediações”.

⁴ SAES. *A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira 1850-1930*. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 23. SZMRECSÁNYI, Tamás. Apontamentos para uma História Financeira do Grupo Light no Brasil. *Revista de Economia Política*, v. 6, n. 1, 1986.



Fonte: Mapa Sara Brasil

Fonte: PMSP.

Figura 1: São Paulo em 1930 e em 1960, com o “sistema Y” ou “ ”.

⁵ GATTÁS, Ramiz. *A Indústria Automobilística e a Segunda Revolução Industrial no Brasil*. 11. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971. p. 40.

No início da década de 1930, industriais paulistas dominaram a tecnologia do aço *whiteheart*, leve e maleável, matéria-prima das autopeças.⁵ Consideramos esse o fato fundante da indústria automobilística nacional, pois aí acirrou-se a guerra política por *medidas protecionistas* à indústria nascente, opondo os industriais aos fazendeiros-exportadores hegemônicos na República Velha. Essa disputa encerrou-se em 1956 com a proteção tarifária integral ao veículo fabricado no ABC, sancionada por Juscelino Kubitschek após concessões que neutralizaram as virtudes fordistas da indústria em favor dos valores embutidos na ideologia rodoviarista de Washington Luiz.

Industrialização

Como já se mencionou, a Light dividiu a oligarquia de São Paulo ao aderir ao projeto de substituição de importações defendido pela ala industrial do PRP. Os oligarcas paulistas contrários à ruptura do pacto liberal viam na industrialização uma aventura irresponsável. Nata de agroempresários exportadores de café, bem informados e competentes, sempre lhes pareceu legítimo aspirar à hegemonia da sociedade. Esperavam que a Light cuidasse dos bondes e nada mais. Mas a empresa arrebatou todos os monopólios de serviços públicos da capital, indispondo-se acerbamente com os oligarcas, sobretudo o prefeito Antônio Prado. Ao se aliar depois aos industriais, motivou o cisma no PRP em 1926, quando os exportadores o abandonaram e formaram o Partido Democrático (PD) presidido por Antônio Prado,⁶ brandindo a “moralização da política” para removê-lo do Executivo.

⁶ Conselheiro do império, jamais foi republicano.

⁷ Engenheiro, jamais foi fazendeiro.

Os grandes entre os remanescentes, liderados por Roberto Simonsen,⁷ fundaram em 1928 o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) para pressionarem pelo secundário, quando a demanda por manufaturados se intensificou com a urbanização do país. Assim, colidiam em São Paulo os interesses ligados ao mercado externo e dos que pleiteavam o desenvolvimento do mercado interno. Os democráticos entrincheiraram-se na prefeitura da capital e os republicanos, na presidência do estado.⁸ O perrepista radical Washington Luiz estava entre os maiores entusiastas pela industrialização, como deixou claro nos discursos que proferiu durante a I Guerra, quando se comprometeu a capacidade de importar. Essa disposição era compartilhada por Getúlio Vargas, o qual também representava os consideráveis interesses industriais do sul do país, o que não o impediu de se aliar com o PD para apelar Washington Luiz da presidência em 1930.

⁸ Segundo SIMÕES Jr., José Geraldo. *O Setor de Obras Públicas e as Origens do Urbanismo na Cidade de São Paulo* (dissertação de mestrado). São Paulo: EAE-FGV, 1990. p. 56.

Uma opção consciente

A chegada da Chevrolet ao Brasil revelou a que viria a indústria automobilística no país. Havia quem visse o transporte rodoviário como um auxiliar do desenvolvimento e do bem estar coletivo, como Monteiro Lobato, que considerava Henry Ford um empresário sério, irrepreensível, e seus veículos, desbravadores do interior do país. Já a Chevrolet ingressou no mercado brasileiro pelas mãos da CAC e da APER de forma espalhafatosa e festiva. O “Circo Chevrolet”, com faixas em aviões, painéis na encosta dos morros e desfiles de carros de luxo,⁹ promoveu a alegria de possuir um símbolo de *status*, oposto ao que se esperava dos sisudos Modelos T da Ford, adquiríveis até pelos operários da empresa. Talvez daí a forma privilegiada com que a Chevrolet se aninhou na oligarquia paulista, desenvolvimentista ou não, e, daí, na vida pública brasileira. De fato, Sylvio Álvares Penteado foi o primeiro concessionário da marca Chevrolet no país,¹⁰ inaugurando uma parceria importantíssima para a institucionalização do rodoviário, cujo clímax foi o fornecimento de veículos para o aparelho de repressão, os camburões Veraneio C-14¹¹.

Após o ajuste político de 1932, os paulistas tiveram “carta branca” de Vargas para agir na economia, no que eram insuperáveis. Os democráticos, empolgados com a constituição de 1934, almejavam a presidência da república visando uma espécie de restauração agroexportadora em bases modernas, promovendo a citricultura, inclusive.¹² O programa do candidato Armando de Salles Oliveira para as eleições de 1938 contemplava uma revisão da legislação trabalhista vigente e sua flexibilização, mas, a pretexto de conter os movimentos comunistas, Vargas impôs o Estado Novo. Na versão brasileira de Estado totalitário, comum nessa época, Vargas e a gendarmeria eliminaram a oposição ao projeto de substituição de importações e industrialização do país, vinda da direita, do PD, ou da esquerda, do PCB. Em São Paulo, entrou em cena em 1937 Adhemar de Barros, epígono de Washington Luiz. Criou o Conselho de Expansão Econômica do Estado de São Paulo (CEEESP) dirigido por Simonsen, o qual, junto com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) e o Instituto para o Desenvolvimento e Organização Racional do Trabalho (IDORT), atuou como um espécie de estado-maior da economia paulista, sobretudo no que tocava à provisão da infra-estrutura rodoviária e à adaptação da indústria ao cenário de guerra que se avizinhava.

⁹ DOWNES, Richard. Autos over Rails: how US Business supplanted the British in Brazil, 1910-1928. *Journal of Latin American Studies*, Londres, n. 24, 2002. p. 573.

¹⁰ REIS, Nestor Goulart. *Memória do Transporte Rodoviário*. São Paulo: CPA, 1997. p. 55.

¹¹ Atualmente, peruas Blazer, também da Chevrolet.

¹² Em Bebedouro, próximo a Barretos, onde já possuía fazendas de gado, matadouro e frigorífico, Antônio Prado inaugurou a citricultura paulista, um dos maiores fenômenos do capitalismo contemporâneo.

Igualmente decisiva foi a “Política da Boa Vizinhança”, que concluiu a *americanização* da sociedade brasileira frente ao moribundo imperialismo britânico e o refluxo da influência européia. Aplicada ao Brasil durante os sucessivos mandatos de Franklin Roosevelt por Nelson Rockefeller, pretendeu conquistar “pacificamente” o país, seduzindo a população pela difusão das virtudes do *american way of life*, do *glamour* de Hollywood e do prazer de consumir.¹³ Junto com Rockefeller, veio sua principal empresa, a Standard Oil (Esso), particularmente ativa na defesa de seus interesses diante do Estado e na transformação do rodoviarismo num dado *a priori* da realidade.

O início da II Guerra forçou a substituição de importações e envolveu o setor de autopeças na luta por medidas protecionistas. As diretrizes do governo Vargas para a implantação de uma indústria de base tornaram-se mais objetivas, coerentes e agressivas, e seu fim explícito foi a produção nacional de automóveis. Após complexas negociações, nas quais a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional jogou simultaneamente com os EUA e a Alemanha nazista, o governo Vargas decidiu-se em 1940 por uma empresa estatal financiada pelo Eximbank norte-americano, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que em 1946 começou a produzir aço laminado para a fabricação de chassis e carroçarias para caminhões.¹⁴ Antes mesmo de inaugurar a CSN, Vargas instalou em Xerém (Rio de Janeiro) a Fábrica Nacional de Motores (FNM), que se tornou a maior compradora do setor de autopeças, atendendo à demanda por caminhões até sua fabricação no ABC paulista. A entrega ao tráfego das rodovias Anchieta, Anhangüera e do trecho paulista da Dutra selou a comunhão de interesses entre Adhemar e Vargas, pavimentando a via que o reconduziu à presidência em 1950.¹⁵

A polarização política entre “direita” e “esquerda”, antes e depois da II Guerra, dividiu a opinião pública, no segundo governo Vargas, entre “entreguistas” favoráveis e “nacionalistas” contrários à exploração dos recursos naturais do país por estrangeiros, sobretudo norte-americanos. O auge dessa contenda foi a campanha pelo monopólio estatal de petróleo e a criação da Petrobrás em 1953. Nesse cenário, setores contrários não só ao monopólio do subsolo, mas ao desenvolvimento e mesmo à produção nacional de veículos uniram-se para enfrentar os nacionalistas identificados com a esquerda e o populismo. Entre aqueles assomaram militares conservadores, a Escola Superior de Guerra (ESG) e a União Democrática Nacional (UDN),

¹³ TOTA, Antônio Pedro. *O Imperialismo Sedutor*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. *passim*.

¹⁴ NASCIMENTO, Benedito Heloiz do. *Formação da Indústria Automobilística Brasileira*. São Paulo: IGEOG-USP, 1976. p. 23.

¹⁵ SAMPAIO, Regina. *Adhemar de Barros e o PSP*. São Paulo: Global, 1982. p. 70.

¹⁶ A UDN foi a sucedânea da União Democrática Brasileira (UDB), pela qual Armand de Salles Oliveira concorreria na eleição abortada de 1938.

¹⁷ BANDEIRA, Antônio Mo-niz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. p. 326.

¹⁸ ADDIS, Caren. *Cooperação e Desenvolvimento no Setor de Autopeças*. In: ARBIX, Glauco & ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.). *De JK a FHC: a Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997. p. 133.

partido que aglutinou os inimigos que Vargas granjeou durante o Estado Novo.¹⁶

Ciente da conspiração que liquidaria com seu governo, Vargas sancionou a criação da estatal, criticado até por nacionalistas que queriam tapar brechas abertas à participação estrangeira na exploração do petróleo. Todavia, além de jogar pela primeira vez o Estado brasileiro contra os EUA,¹⁷ a criação da Petrobrás revelou a disposição de seus opositores de limitar o conteúdo estatal e “popular” da empresa, na medida em que, ao fim da II Guerra, tudo parecia apontar para uma fatal emancipação do povo, fosse na perspectiva soviética, na keynesiana ou mesmo do populismo vigente por aqui.

Enfim, após garantir o abastecimento de combustíveis e lubrificantes em tempos de importação comprometida, Vargas ocupou-se da proteção alfandegária às autopeças. A estudiosa da industrialização brasileira, Caren Addis, detectou o alcance histórico da decisão de se implantar a indústria automobilística no país, particularmente pelo fato de produzir um bem com uma capacidade extraordinária de multiplicar e acumular capital, de estimular a economia como um todo, de ensejar “surtos ilimitados de prosperidade”.¹⁸

Em 1952, a Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis e Similares do Estado de São Paulo alinhou-se à Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), subordinada à Presidência da República. De suas oito subcomissões, destacou-se a Subcomissão para a Fabricação de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, chefiada pelo ex-presidente da FNM almirante Lúcio Meira, interlocutor do setor junto ao governo. Em meio às críticas dos importadores e à grita da UDN, Vargas abriu em 1953 a I Mostra da Indústria Nacional de Autopeças no saguão do aeroporto Santos-Dumont; no mesmo ano, a International Harvester, a Willys Overland e a Volkswagen inauguraram suas primeiras instalações no país para produzir utilitários e veículos de passeio com elevado índice de nacionalização das autopeças. Em 1954, a Subcomissão foi transformada na Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA), para adotar mecanismos fiscais que facilitassem a importação de bens de capital.

Após a eliminação de Vargas, seu vice, João Café Filho, pressionado pela UDN, nomeou dois vultos da agremiação para postos-chave na economia, Eugênio Gudín para o Ministério da Fazenda, e Otávio Gouvêa de Bulhões para a diretoria da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC). Ambos deflagraram uma guerra de bastidores

munidos de instrumentos burocráticos e visando dificultar a importação do maquinário para a produção automobilística. Se não lograram seus objetivos integralmente, Gudin e Bulhões ao menos conseguiram impedir a nacionalização do setor, fazendo da associação de capitais o regime adotado pelos industriais brasileiros.¹⁹

Vencidas as resistências a seu nome, Juscelino Kubitschek assumiu para governar “atipicamente”, conjugando estabilidade política com desenvolvimento econômico num cenário caracterizado por fatores internos favoráveis e externos hostis. Dentre os últimos, o principal foi a “doutrina Eisenhower”, exigindo dele adesão total ao anticomunismo e o fim do monopólio do petróleo. Em resposta, o Programa de Metas procurava, entre outras coisas, legitimar sua ação diante da população para neutralizar o esforço desestabilizador da UDN.²⁰ Valendo-se da “administração paralela” para implementá-lo, criou os “grupos executivos”, o mais importante e produtivo deles, o da Indústria Automobilística (GEIA), presidida por Lúcio Meira. Com recursos dos leilões de divisas e dos empréstimos subsidiados do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), Kubitschek desafiou os fabricantes de veículos a se instalarem no país, para produzirem o mais rápido possível veículos necessários à consecução da “meta-síntese”, a construção de Brasília. Acenando com ainda mais subsídios a fim de nacionalizar o quanto antes a produção do motor, o GEIA contribuiu para a oligopolização “necessária” do setor num mercado restrito e pouco competitivo. E para acalmar de vez a oposição, sobretudo da UDN, ocupando-se com Brasília, Kubitschek deu preferência à produção de caminhões para atender ao setor agrário e optou pela *associação* entre capitais nacionais e estrangeiros no setor, controlada de perto por uns poucos bancos brasileiros, gerando uma concentração que a tornou difícil de ser desmantelada econômica e politicamente, sacrificando o potencial transformador da indústria e comprometendo, afinal, a massificação dos benefícios da modernização.²¹

Pela política imperial de manutenção do subdesenvolvimento para “não ceder ao comunismo”, os EUA de Eisenhower não acreditavam no mercado brasileiro senão como importador, nem se dispunham a investir na fabricação de carros no país.²² Obcecados pela Europa, invadiram-lhe o mercado já com os subsídios do plano Marshall, mas algumas de suas indústrias foram salvas por brasileiros que associaram-se a elas para iniciar a produção nacional. Assim, os fabricantes de máquinas agrícolas VEMAG e Emílio

¹⁹ PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 306.

²⁰ BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo Kubitschek: Desenvolvimento Econômico e Estabilidade Política*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 211-212.

²¹ SHAPIRO, Helen. A Primeira Migração das Montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco & ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.). *De JK a FHC: a Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997. p. 35.

²² NEGRO, Antonio Luigi. Servos do Tempo. In: ARBIX, Glauco & ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.). *De JK a FHC: a Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997. p. 91; SHAPIRO, H. *Op. cit.*, p. 45.

Romi licenciaram a produção, respectivamente, da alemã DKW e da italiana Isetta, e um *pool* de empresários paulistas e mineiros, a da francesa Simca. A Volkswagen, Mercedes Benz, Scania Vabis, além da International Harvester e da Toyota vieram como multinacionais majoritárias. A Willys Overland notabilizou-se pela mobilização da burguesia nacional para comprar a empresa mal calculada e quase falida de Henry Kaiser e que, ao se consolidar no mercado brasileiro, inovou ao instalar uma planta em Jaboatão (Pernambuco), deslocando o centro motor do rodoviarismo para fora do eixo São Paulo-Rio de Janeiro-Minas Gerais originário. E em 1958 o Brasil exportou os primeiros veículos para a Argentina e África do Sul, inaugurando mais um de seus ciclos exportadores, consagrando o automóvel como o novo produto-rei da economia nacional.

No regime de 1964, o rodoviarismo assumiu sua face excludente com a *cidade para a classe média motorizada*, representante dos novos papéis na ordem capitalista, num momento em que os centros do sistema, em particular os EUA, refinaram e endureceram os termos das relações de poder que mantinham com a periferia. A cidade de São Paulo foi exemplar nesse sentido. De Prestes Maia a Faria Lima passando por Adhemar, a administração paulistana construiu um sistema viário eficiente para os automóveis e fatal para os usuários do transporte coletivo,²³ na maioria trabalhadores isolados a uma distância segura dos centros em “subúrbios-ônibus”²⁴ pobres, em áreas de risco, auto-construídos, carentes e violentos.

Em 1969, o AI-5 e o recrudescimento do regime de exceção renovaram o rodoviarismo. Subitamente, saíram de cena as *joint-ventures* européias, dando lugar às multinacionais puras, Ford, Chrysler e a Chevrolet,²⁵ além da Volkswagen, Mercedes Benz e a japonesa Toyota, em meio à expansão da fronteira agrícola ao longo da “Transamazônica”, no zênite do “milagre econômico”. A inauguração do “Minhocão” paulistano, em 1971, simbolizou a submissão das cidades brasileiras ao rodoviarismo, com o espraiamento indefinido da mancha urbana e o desperdício incalculável de tempo, de recursos e de saúde, como no paradigmático trânsito de São Paulo. Assim como no Estado Novo, o capitalismo brasileiro do auge da guerra fria entrou à força num patamar superior de divisão do trabalho, a um custo político elevado. Como nos tempos de Filinto Müller, nos do delegado Sérgio Fleury, o regime eliminou opositores de ambos os lados do espectro político para aprofundar a produtividade do sistema à custa da intensificação pura e sim-

²³ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade*. São Paulo: Unidas/FAPESP, 1996. *passim*.

²⁴ Segundo LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971. p. 202.

²⁵ A Ford produzindo o Corcel, a Chrysler, modelos Dodge, e a Chevrolet, não carros de sua produção, mas sob licença da alemã Opel, como o Opala, que, mesclando ao pequeno carro alemão a grandeza americana do Impala, embriagava seus proprietários do orgulho de pertencer à *gentry*.

ples da exploração da mão-de-obra em benefício dos acionistas, especuladores e funcionários *white collar*, salvaguardado pelo aparelho repressor e seus camburões Chevrolet C-14, a encarnação da sociedade idealizada pelo rodoviarismo de Washington Luiz.

Conclusão

Interpretamos a ideologia rodoviarista como uma limitação do sentido de “público” no contexto de polarização entre liberais e positivistas radicais das primeiras décadas da república no Brasil. Ao promover o transporte individual em detrimento das ferrovias, coletivas por natureza, o rodoviarismo como que privatizou as formas *a priori* da sensibilidade ao reduzir o consumo do espaço e do tempo às opções sobre pneus. O fato de os termos das relações Brasil-EUA terem sido ditados pelo rodoviarismo nas reuniões da CAC é um sinal de sua profundidade histórica. E a forma com que se instalou a indústria automobilística foi apenas mais uma entre tantas manifestações do compromisso entre o passado colonial e a modernização imperfeita, característica do século XX brasileiro. Quando o país passou a exportar veículos, iniciou-se uma escalada que culminou no compromisso recente de suprir o mundo de agrocombustíveis, chegando-se, enfim, a um ponto de equilíbrio entre o passado e o futuro, na medida que se instrumentalizou a industrialização em proveito, como sempre, dos centros do sistema capitalista.

Marco Aurélio Lagonegro é graduado e doutor em Arquitetura e Urbanismo.
marcolagonegro@gmail.com