

Rota ao progresso: notas para uma história da Estrada da Produção-RS (1956-1969)

Route to progress: notes for a history of Estrada da Produção-RS (1956-1969)



KATZ, Elvis Patrik*

 <https://orcid.org/0000-0001-6050-214X>

RESUMO: O presente artigo reúne os resultados das pesquisas realizadas pelo autor entre 2012 e 2016 acerca da história da construção da RS-13, a Estrada da Produção, atual BR-386, no interior do Rio Grande do Sul, especialmente na Serra do Botucaraí, entre os anos de 1956 e 1969, aproximadamente. Esse acontecimento, que se insere na história dos transportes rodoviários, foi analisado, sobretudo, com base em relatos transcritos por meio da História Oral e discursos de seu idealizador, Leonel Brizola, fontes essas que permitiram perceber como o projeto, desenvolvimento e repercussão da rodovia estiveram imbricadas com um ideal de progresso característico desse período da história brasileira.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada da Produção; Progresso; História Oral; BR-386; História dos Transportes Rodoviários.

ABSTRACT: This paper introduces the results of that research achieved by the author from 2012 to 2016 about the history of the construction of RS-13, Estrada da Produção, currently BR-386, in the countryside of Rio Grande do Sul state, especially in Serra do Botucaraí, roughly 1956 and 1969. This event is part of the history of road transport and was analyzed, above all, based on reports transcribed through Oral History and speeches by its creator, Leonel Brizola, sources that allowed us to perceive how the project, development and repercussion of the highway were intertwined with an ideal of progress characteristic of this period in Brazilian history.

KEYWORDS: Estrada da Produção; Progress; Oral History; BR-386; History of Road Transport.

*Recebido em: 31/01/2023
Aprovado em: 14/04/2023*

* Mestre em Educação e Licenciado em História pela FURG, Rio Grande-RS, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Educação (PPGEDU), Linha de Pesquisa História, Memória, Educação da UFRGS, Porto Alegre-RS. Professor da Rede Pública Municipal de Ensino de Fontoura Xavier-RS. E-mail: elviskatz@yahoo.com.br



Considerações Iniciais

Ao longo dos últimos 50 anos, houve uma significativa ampliação nos temas de estudo e abordagens das ciências humanas, sobretudo na História. Esses novos domínios abriram um leque de possibilidades de pesquisa, como o caso da História Rural, com exaustiva pesquisa nos períodos anteriores ao século XX da história brasileira e a História dos Transportes, uma temática ainda incipiente e que tende a ser enquadrada dentro de outras temáticas mais tradicionais, como a própria História Agrária ou a História do Trabalho. Apesar dessas tendências historiográficas que se movimentam em torno de hiperespecializações e esforços de síntese, fato é que a História dos Transportes pode oferecer interpretações muito importantes para ajudar a compreender a realidade do Brasil contemporâneo (BARROS, 2005).

Assim, o presente artigo visa apresentar os resultados das pesquisas realizadas pelo autor entre 2012 e 2016 acerca da história da construção da RS-13, a Estrada da Produção, atual BR-386, no interior do Rio Grande do Sul, especialmente na Serra do Botucaraí, entre os anos de 1956 e 1969, aproximadamente¹. Nesse sentido, o acontecimento em questão foi observado a partir de fontes da História Oral, mas também analisando discursos daquele que é considerado o idealizador da rodovia, Leonel de Moura Brizola, então governador do RS. O texto está organizado da seguinte forma: inicialmente tratamos brevemente da história dos transportes rodoviários no Brasil e do surgimento do desenvolvimentismo no contexto brasileiro e do Rio Grande do Sul nas décadas de 1950 e 1960, bem como a situação da sociedade agrária da Serra do Botucaraí no período que antecede a construção da rodovia, na primeira metade do século XX. Por fim, apresentamos uma interpretação de como as fontes oferecem representações desse singular acontecimento histórico.

Transportes, economia e desenvolvimentismo no Brasil e no Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX

O estudo do desenvolvimento dos transportes no País implica em fazer uma retrospectiva que remonta ao período colonial. No entanto, podemos resumir esses momentos como marcados sobretudo pelo isolamento entre diferentes ilhas econômicas focadas na agroexportação de produtos primários (QUEIROZ, 2000). Até a descoberta

¹ Nesse sentido, serão retomados alguns pontos apresentados e publicados em outros momentos, sob o pretexto de elaborar a síntese mais completa possível aos interessados na história da referida Estrada da Produção. Para os leitores que desejarem se aprofundar no tema e conhecer a trajetória que resultou no presente artigo, cabe a consulta das seguintes publicações: (KATZ, 2013, 2014, 2015a, 2015b, 2015c, 2016, 2017).

das jazidas de metais e pedras preciosas em Minas Gerais, pouco havia sido feito para mudar esse panorama. Somente as necessidades logísticas de alimentar essa nova e crescente população na região mineradora evidenciaram o imperativo de investir em novos modais. Na Província de São Paulo, grande produtora de café do mundo ocidental no século XIX, as tropas de mulas eram insuficientes e faziam acumular-se prejuízos (MATOS, 1990). Com os aportes de capitais da Grã-Bretanha, iniciaram-se os investimentos em obras ferroviárias, a exemplo dos Estados Unidos. O curioso, entretanto, é que as ferrovias instaladas no Brasil objetivaram principalmente o escoamento da produção cafeeira até os portos do litoral brasileiro, sem a tentativa de garantir a integração nacional. Segundo Ana Célia Castro, entretanto, havia pelo menos três blocos de ferrovias: as do café, as da cana-de-açúcar e as de integração. No entanto, essas últimas não foram muito expressivas até 1900 (CASTRO, 1979), mesmo que as ferrovias de café e cana-de-açúcar tenham também afetado positivamente no desenvolvimento da integração. Infelizmente, essa forma de investimento não contemplava toda a economia brasileira, que então se dividia em dois setores básicos, o agroexportador e o da produção interna; o primeiro caracterizado pela exportação de uns poucos produtos explorados pela atividade mineradora ou pela monocultura de latifúndio, como o café. (NUNES, 2011). Em síntese, o projeto baseado nas ferrovias não buscava atender a demandas nacionais globais, mas proporcionar aos detentores do poder político-econômico um favorecimento no comércio dos seus produtos, situação que só começou a ser modificada com a Revolução de 1930, promovida por Getúlio Vargas e oligarquias dissidentes.

A figura política do Presidente Washington Luís, entretanto, merece destaque como fundamental para o avanço do rodoviarismo no Brasil. Foi ele quem proferiu a célebre frase “governar é abrir estradas”, além de afirmar a missão de “construir estradas para todas as horas do dia e para todos os dias do ano” (BRASIL, 2020). No período da sua gestão (1926 – 1930) aconteceram os primeiros e significativos investimentos nas rodovias, de modo que no final do seu mandato havia 2.255 quilômetros de estradas construídas (PREGO, 2001).

A partir de 1930, a implantação de um projeto de industrialização mais abrangente fez com que os transportes rodoviários tomassem um rumo efetivo (BARAT, 1969). Durante a Era Vargas, sobretudo em seu segundo governo, incentivou-se a formação de uma indústria de base sustentada por um mercado interno em expansão, mas sem abandonar o âmbito agroexportador, ainda muito importante. Esse mercado interno exigiu a configuração de uma rede de transportes mais eficaz, capaz de conseguir a integração nacional. Com estas condições dadas, impunha-se o problema de qual seria o

meio de transportes adotado para essa tarefa. Nessas circunstâncias, o sistema rodoviário se colocou como opção principal. Isso aconteceu, principalmente, porque os transportes ferroviários estavam obsoletos desde anos de 20 daquele século. As crises do café tinham diminuído a importância dessas vias e não parecia haver sentido, naquele momento, em retomar a opção ferroviária. Além disso, o custo para uma readequação das ferrovias que as fizessem serem úteis para a integração exigida pela rápida industrialização do país tornavam as coisas mais difíceis para esse modal.

As rodovias demandavam menos investimentos iniciais, os quais poderiam ser aplicados ao longo do tempo pelo Estado, sem, portanto, a necessidade de um capital alocado de uma só vez para que o transporte se colocasse em funcionamento. Dito de outro modo, as estradas de rodagem eram construídas em condições simples, até mesmo sem pavimentação, e somente após algum tempo, verificada a necessidade, aconteciam as melhorias. Outro fator importante é que o investimento nas rodovias é repartido: “[...] aos governos compete em geral apenas prover a via permanente, enquanto o material rodante e as instalações adicionais (armazéns, postos de serviço, terminais etc.) costumam ser providos pelos próprios usuários ou por terceiros.” (QUEIROZ, 1999, p. 109).

Por fim, a flexibilidade dos veículos automotores, a implantação da indústria automobilística, o aumento da demanda por alimentos e matérias-primas e os subsídios dados ao transporte rodoviário garantiram o sucesso do modal que se tornaria símbolo do movimento desenvolvimentista dos anos 50 e 60. As estruturas burocráticas e os marcos regulatórios para que tais intenções se transformassem em ações, no entanto, já existiam desde os primeiros anos da Era Vargas, pois ainda em 1934 o Plano Geral Nacional de Viação, decreto 24.497, pretendia “[...] ligar entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação.” (BRASIL, 2020). Em 1937, criou-se o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), para cuidar apenas das rodovias. A criação do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER) data de agosto desse mesmo ano, mas somente em 1946 foram instituídos os aparelhos burocráticos estaduais responsáveis pela ampliação da malha rodoviária e seus respectivos planos de viação em outros estados, como no Acre, Amazonas, Espírito Santo, Minas Gerais, etc.

A partir do governo de Juscelino Kubitschek a área dos transportes teve ainda mais impactos. A construção de Brasília, aliada às obras rodoviárias espalhadas pelo território nacional, contribuíram decisivamente para a criação de um mercado interno, permitindo a entrada dos produtos industrializados brasileiros em regiões antes isoladas.

Da mesma forma, as rodovias também foram úteis para o escoamento da produção de diversos gêneros voltados à agroexportação que obtiveram, inclusive, aumento de sua produção. Não é por acaso que, a partir dos anos 70, a soja ganhou enorme espaço na agricultura brasileira.

Esse movimento nacional em prol do desenvolvimento econômico do Brasil ficou conhecido como desenvolvimentismo. Enquanto discurso, o pensamento desenvolvimentista orientou diversas políticas de Estado e interferiu nas práticas de inúmeros atores sociais da época. Segundo Fonseca (2013), o desenvolvimentismo é um conceito amplo, com vários sentidos, mas enquanto modelo de política econômica pode ser identificado por três elementos: a existência de um projeto de Nação, a ideia de que o Estado intervenha deliberadamente na economia e que a industrialização seria uma condição para o desenvolvimento do país.

Segundo Geraldo Müller (1979), as ideias desenvolvimentistas também tiveram importância, sobretudo a partir do final dos anos 50 e início dos 60, quando a necessidade de modernização e industrialização se impôs ao estado sulista. Como o problema dos transportes era de longo tempo e decisivo para o subdesenvolvimento econômico da região:

O Rio Grande do Sul estava preocupado em completar as ligações, ainda precárias em todas as zonas de circuito, que ligavam a capital com o interior do estado e em multiplicar as pontes rodoviárias, que eram indispensáveis à integração viária. Havia indicação de que conjunto de projetos federais e estaduais responderia às necessidades do aumento da produção de alimentos, bem como do aumento da população, que demandaria maior oferta e valorização dos meios de transportes [...] (BENETTI, 2002, p. 131).

O engenheiro Leonel de Moura Brizola, quando eleito governador, em 1959, deu atenção especial ao tema. Seu partido, o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), estava se afirmando como um dos herdeiros de Getúlio Vargas e com isso incorporou o imperativo pela modernização do Brasil através de uma urgente e vigorosa industrialização, de modo a defender o papel estatal enquanto principal agente de transformação social, mobilizando recursos e investindo na infraestrutura gaúcha (MIRANDA, 2006). O Plano de Pavimentação e Construção de Estradas, pertencente ao II Plano de Obras, ilustra as políticas desenvolvimentistas gaúchas, pois é nesse documento que se apresentou o projeto das “Estradas da Produção”. Para Bemfica, o “[...] destaque do Plano era a chamada Estrada da Produção, depois conhecida como Estrada da Produção Norte, cujo traçado incluía a ligação entre a zona produtiva do Norte do Estado [...] e a Capital, Porto Alegre.” (BEMFICA, 2007, p. 84).

Existia no desenvolvimentismo, então, uma certa cultura do progresso ligada aos movimentos políticos sul-rio-grandenses da época. Algo que pode ser facilmente compreendido se levarmos em conta que as primeiras experiências desenvolvimentistas do Brasil se deram em território gaúcho, com o próprio Getúlio Vargas em 1928 (FONSECA, 2004). Dessa forma, almejava-se o avanço econômico por meio da modernização e da industrialização. Inclusive, o que poderemos ver nas fontes é que a vontade de progresso do desenvolvimentismo era tamanha que tinha como premissa uma espécie de princípio da finalidade a qualquer custo. De forma bastante geral, essa noção pressupunha que em nome do progresso justificar-se-iam eventuais perdas, sejam elas materiais ou culturais. Trata-se de um elemento muito importante do discurso desenvolvimentista e que provém da própria ideia de progresso positivista: o princípio estabelece que, em nome do progresso, os fins justificam os meios. Veremos mais detalhes dessa questão adiante. Por enquanto, para encerrar essa seção, situemos o leitor acerca da sociedade agrária da Serra do Botucaraí no contexto pré-rodoviário gaúcho.

João Carlos Tedesco, historiador local, afirma que nas regiões de colonização italiana, como é o caso da Serra do Botucaraí, havia o plantio do trigo e da cevada e a criação de animais como os suínos, para produção de carne e banha (gordura animal). Esses e outros produtos “faziam parte da dimensão de subsistência, de consumo e/ou ‘pro gasto’ da unidade familiar” (TEDESCO, 2008, p. 19). Tal dinâmica de produção favorecia formas de comércio e uma sociabilidade rural específica. Dessa forma, a produção de grãos era trocada por outras mercadorias, enquanto os suínos eram vendidos aos frigoríficos em troca de dinheiro.

Para conectar as relações que tornavam esse fluxo comercial possível, na ordem da produção dessas regiões, havia um personagem fundamental: o comerciante, ou bodegueiro. Nas colônias gaúchas, o bodegueiro era um colono que assumia o papel de mediar o comércio entre a colônia, também chamada de linha, quando situada nas proximidades de alguma estrada, e os mercados consumidores. Ao fazer o intercâmbio entre o que a comunidade produzia e aquilo que ela necessitava, os comerciantes adquiriram grande prestígio em suas localidades, tornando-se líderes. De acordo com Tedesco, as casas de comércio exerciam intermediação dupla, “[...] num sentido, abasteciam a família rural, vendendo-lhe os artigos essenciais para o consumo, no outro sentido, compravam-lhe a produção agrícola ou animal, com destino aos atacadistas das cidades maiores [...]” (TEDESCO, 2008, p. 23). Assim, podemos concluir que o comércio ocupava lugar central nas relações sociais das comunidades umas com as outras, ou das colônias com os núcleos urbanos, pois era pelo comércio que se estabeleciam as

interações com lugares de acesso restrito devido aos meios de transportes precários existentes.

Nesse sentido, dado o relativo isolamento enfrentado por aqueles habitantes, as suas relações sociais eram bastante próprias. A distância fortaleceu os laços familiares e de vizinhança, pois a ajuda entre as famílias era fundamental para a sobrevivência. Além disso, é marcante que, por conta das distâncias, a comunidade fosse mais apegada aos seus costumes, memórias e tradições. Dois locais ilustram bem os espaços de convívio e manutenção da identidade regional: a igreja e a bodega. Segundo Olívio Manfroi, as capelas foram umas das primeiras preocupações das colônias italianas. Elas se multiplicaram em todas as partes e representavam, para os primeiros imigrantes, uma espécie de âncora na floresta virgem, uma referência num mundo perdido e distante, o início da reconstrução cultural em terras estranhas. Com isso, ainda hoje, tornou-se uma das características da zona de colonização italiana o grande número de igrejas construídas ao longo das estradas, nas encruzilhadas e em todas as linhas coloniais (MANFROI, 2001). O uso desses espaços definiu seus valores de memória para suas comunidades de origem: nas capelas ocorriam as festas, as missas, as reuniões, os velórios, etc. Eram locais de encontro das famílias, onde os laços intracomunitários se fortaleciam e as tradições eram cultuadas. Outro ambiente fundamental era a bodega, ou venda. Mesmo tendo início como simples recinto comercial, a bodega adquiriu imenso status para os moradores. A venda era “[...] referência territorial de negócios, conchavos políticos, discussões, informações, de presença masculina por excelência, de barganhas e de poder do comerciante. Era também espaço de lazer, de jogos nos finais de tarde e aos sábados [...]” (TEDESCO, 2008, p. 31). Nas bodegas, portanto, também se formavam e se afirmavam laços sociais importantes para a manutenção da identidade cultural da região da Serra do Botucaraí.

Os elementos de uma sociabilidade rural existente antes do início da construção da rodovia são importantes para demonstrar o tamanho das mudanças sofridas com a obra. A Estrada da Produção, portanto, se colocou como um acontecimento capaz de transformar o mundo dos moradores das regiões por onde passou. Economias, sociedades e culturas baseadas no afastamento geográfico sofreram rupturas em seu modelo de vivência; vejamos então como o discurso desenvolvimentista está presente nas manifestações oficiais do idealizador da rodovia, Leonel Brizola, e como esse impacto pôde ser percebido pelos moradores da região.

O desenvolvimentismo gaúcho nas manifestações de Leonel Brizola

Antes de analisarmos os ditos de Leonel Brizola, convém destacar alguns pressupostos teóricos e metodológicos. Em nossa pesquisa com manifestações ditas e escritas, procuramos realizar uma análise de discurso do tipo “foucaultiana”. Nas palavras de Michel Foucault (2008), essa seria “[...] uma análise diferencial das modalidades de discurso” que “busca definir não os pensamentos, as representações, as imagens, os temas, as obsessões que se ocultam ou se manifestam nos discursos, mas os próprios discursos, enquanto práticas que obedecem a regras [...]” (FOUCAULT, 2008, p. 157). Assim, a análise do discurso proposta consiste numa atitude que tenta mostrar as formas de funcionamento de formações discursivas, as maneiras pelas quais os discursos se colocam numa rede de poder contra outros discursos e, ainda, como estabelecem leis do que pode ou não ser dito em seu interior.

Se entendermos o desenvolvimentismo como uma formação discursiva veremos que através da análise de suas enunciações é possível delinear os átomos dos discursos, os enunciados. Como um “[...] discurso supõe um campo de saberes articulados entre si, constituídos historicamente e em meio a disputas de poder.” (FISCHER, 2013, p. 128), a análise discursiva de tom foucaultiano se apresenta então como metodologia de descrição dos enunciados, situando-lhes em sua formação discursiva específica, com seu *a priori* histórico dado. É a partir dessas teorizações que buscaremos ensaiar algumas questões colocadas anteriormente, mesmo que de maneira provisória, a respeito do desenvolvimentismo sul-rio-grandense.

Portanto, não aceitaremos de partida que os relatos apenas descrevem os “avanços” ou o “progresso técnico” do sistema de transportes sul-rio-grandense. Seus depoimentos não atestam para a evolução histórica natural e irreversível da sociedade brasileira; não reforçaremos que a integração regional só pode ser vista como um bem inquestionável e necessário. Todas essas conclusões podem ser muito tentadoras, mas não exprimem o modo de fazer história fundado por Foucault. Com isso, nossas fontes foram tomadas como uma população de textos dispersos, mas que no trabalho descritivo aparecem como enunciações do mesmo discurso.

Como ponto de partida, poderíamos nos questionar se a existência de um discurso modernizador ou progressista resultou numa ação estatal desenvolvimentista, de fato. Quer dizer, houve um desenvolvimentismo sul-rio-grandense? Se sim, quais foram suas características principais, as prescrições que ele recomendava e, principalmente, onde poderíamos encontrar sinais de suas manifestações? Segundo Viviane Benetti (2002, p. 122), nessa época “[...] os governos locais assumiram a tarefa de formular metas e executar programas visando ao desenvolvimento econômico [...]”. Em

território gaúcho, uma das fontes possíveis para começar a procurar por ideais desenvolvimentistas é a figura de Leonel Brizola. Nesse sentido, três conferências do período histórico em que ele esteve a frente do Governo do Rio Grande do Sul foram analisadas:

i) Conferência na sede da UNE: O BRASIL, A AMÉRICA LATINA, OS ESTADOS UNIDOS E O “CASO CUBANO” (1961);

ii) da Conferência no Colégio Júlio de Castilhos: SUBDESENVOLVIMENTO E PROCESSO ESPOLIATIVO - ATRASO, POBREZA, MARGINALISMO (outubro de 1961); e;

iii) Conferência em São Paulo: PALAVRAS À MOCIDADE DO MEU PAÍS (1961).

Leonel Brizola, “[...] além de um forte apelo à mobilização popular, procurava mostrar a sua fidelidade aos ideais do trabalhismo, do nacionalismo e do desenvolvimentismo.” (SILVA, 2015, p. 63) em suas manifestações. Para demonstrar o tom desses textos específicos produzimos quatro categorias de enunciações² que entendemos sintetizar o sentido das conferências brizolistas. A primeira dessas unidades nós chamaremos de enunciações de *Autodeterminação*. Tais manifestações estão ligadas a considerações acerca do subdesenvolvimento brasileiro e a consequente urgência de manter interações diferentes com os Estados Unidos da América. Com intuito semelhante ao que deu origem às discussões da OPA³, esses ditos têm expressões que beiram o antiamericanismo, pois afirmam que os brasileiros não deveriam se subjugar aos interesses dos países mais ricos. Evidentemente, essa era uma crítica ao alinhamento praticamente automático dos norte-americanos e demais países da América Latina, sendo esses últimos dependentes com relação aos primeiros. Assim, se propunha que o Brasil deveria modernizar sua economia a partir da industrialização e não se comportar economicamente como um simples fornecedor de matérias-primas.

Outro conjunto de enunciações reúne declarações em tom profético de que o progresso e o desenvolvimento econômico levariam a transformações significativas para a nação. Essas enunciações, denominadas *Utópicas*, justificariam antecipadamente prejuízos em função da modernização e podemos identificá-las como essenciais para fazer funcionar o discurso desenvolvimentista. Podemos dizer isso porque, de fato, o desenvolvimentismo enquanto discurso ancora-se, sobretudo, em uma promessa de

² Entendemos enunciados como partículas do discurso que apresentem recorrência de aparições (enunciações) no material empírico analisado (SILVA, 2000).

³ A Operação Pan-Americana tinha o objetivo de alterar as relações entre América Latina e EUA. De modo geral, argumentava que a maneira mais eficiente de combater o comunismo era que os países da América do Sul e Central desenvolvessem-se economicamente, erradicando assim as motivações ideológicas de base revolucionária. Tal proposta do Governo JK buscava estabelecer a soberania do Brasil frente aos ianques, ao invés de assumir o histórico alinhamento desproporcional com a potência norte-americana.

progresso, assim como outras doutrinas políticas contemporâneas. Um exemplo desse tipo de manifestação feita por Brizola é o seguinte:

Tenho a certeza de que a nossa geração ainda viverá o dia que o nosso País conseguirá efetivamente superar todos os fatores que entorpecem a nossa marcha para o desenvolvimento, para a prosperidade, para a civilização. Sobretudo anima-me a convicção inabalável de que longe não estará o dia em que estruturaremos dentro do nosso País a sociedade que sonhamos e idealizamos, sem ignorância, sem analfabetismo, sem doentes desassistidos, sem pobreza; sociedade justa e humana, na qual todos os brasileiros, principalmente, os jovens, tenham igualdade de oportunidades para prestarem serviços à grande Nação que inapelavelmente seremos. (BRIZOLA, 2004, p. 503).

Nesse ponto há uma aproximação do desenvolvimentismo com teorias progressistas existentes na época, mesmo que ela não adotasse o tom revolucionário do socialismo ou do comunismo, por exemplo. Convocando os jovens para seu projeto, Brizola não só oferece alternativas para o desenvolvimento, mas acredita que suas ações políticas no Estado resultariam concretamente num mundo melhor.

As duas últimas categorias versam sobre as formas pelas quais se chegaria ao progresso: ditos pela *Educação* e as de *Ação e Intervenção*. Para Brizola, a educação tinha função fundamental para o avanço econômico. Em suas palavras:

Educação e desenvolvimento, eis os pólos que empolgam a ação dos nossos esforços na Administração do meu Estado. A educação é o único caminho para emancipar o homem. Desenvolvimento sem educação é criação de riqueza apenas para alguns privilegiados. [...] Os benefícios materiais e espirituais do desenvolvimento não podem ficar apenas nas mãos de alguns. [...] Eis por que reafirmamos que a educação deve ser considerada como uma espécie de pré-requisito do desenvolvimento, pois que só ela prepara o homem ou para usufruir os benefícios do progresso ou o arma para reclamar conscientemente esses benefícios. (BRIZOLA, 2004, p. 493).

Nesse sentido, as ações de Brizola em seu governo⁴ adquirem significado na medida em que ele enxerga a relação entre educação e desenvolvimento como uma unidade necessária. Ou seja, o desenvolvimentismo não seria útil sem educação e esta não teria sentido sem progresso econômico e social. O saber é apresentado pelo então governador como necessário para que se conquistem se usufruam dos bens trazidos pelo desenvolvimento.

⁴ Lembremos que até hoje existem escolas no interior do Rio Grande do Sul chamadas de “brizoletas”, pois foram construídas durante o seu governo no intuito de levar Educação Básica aos rincões mais distantes e esquecidos do estado.

Se apenas indivíduos instruídos poderiam reivindicar conscientemente e através de ações organizadas as medidas de bem-estar social, o próximo grupo de manifestações discursivas também se faz interessante. *Ação e intervenção*: o desenvolvimento pressupõe luta do povo consciente e intervenção do Estado na esfera econômica, um preceito explicitamente desenvolvimentista.

Por que, nós brasileiros, por que, nós, da América Latina, haveríamos de discrepar desta regra hoje universal, e afundarmos numa paciência que teria muito mais de apatia, de incapacidade, de impotência e condenação certa do que de resignação e tolerância? Não estamos em condições de esperar. [...] Nós temos a vivência diária dos nossos problemas, e tudo que podemos pedir é que os projetos e iniciativas visando a transformação da realidade brasileira sejam encarados com coragem e determinação. Significa que a nossa luta deve ser inflexível no sentido da erradicação de todos os fatores que entorpecem o progresso nacional em qualquer dos planos em que atuem, do plano educacional ao econômico; do plano de uma política de saúde ao de uma política agrária; do plano da atualização das instituições que regem a vida brasileira aos fundamentos em que se assenta a existência social do País. (BRIZOLA, 2004, p. 534-535).

Essas proposições revigoravam as outras para estabelecer um enunciado capaz de levar o Estado e a massa trabalhadora ao esforço de conquistar uma sociedade justa e feliz. Portanto, formava-se um ideal de sociedade modernizada e industrializada que só poderia existir pela autodeterminação do Estado brasileiro frente às nações ricas do Hemisfério Norte. A educação popular e ação dos bons governantes na economia deveriam orientar esse processo, que resultaria quase que inescapavelmente numa sociedade regida pela consciência dos cidadãos e o progresso econômico-social.

De certa forma, podemos interpretar que essas prerrogativas deixaram raízes em toda cultura política brasileira, mesmo com o avanço do neoliberalismo na década de 90. Não é sem motivo que, ainda hoje, assistimos usinas hidrelétricas serem construídas sobre terras de povos indígenas, governos autorizem a extração de minérios em locais de preservação ambiental e imensas florestas sejam apresentadas a chefes de estados vizinhos como “recursos” a serem explorados em prol do progresso econômico. Nesse sentido, pudemos constatar a presença de um discurso desenvolvimentista no período do governo brizolista no Rio Grande do Sul, seja pelas enunciações do próprio governador ou ainda pelo que diz a bibliografia que analisou aquela época. Agora, vejamos como as enunciações obtidas por meio da História Oral apontam para a construção da Estrada da Produção e suas relações com o “progresso” desenvolvimentista vigente.

O discurso desenvolvimentista nas falas dos entrevistados

Mesmo com as críticas e a resistência a sua utilização, a História Oral tem crescido e se popularizado entre os historiadores. Enquanto um procedimento metodológico interessante, suas recompensas são notáveis e oferecem resultados para as mais variadas pesquisas. Resumidamente, pode-se falar da História Oral como um método interdisciplinar concentrado na construção de fontes, operando através de narrativas induzidas com vistas ao registro da memória. “Trata-se, portanto, de uma produção especializada de documentos e fontes, realizada com interferência do historiador e na qual se cruzam intersubjetividades [...]” (DELGADO, 2010, p. 16). As enunciações produzidas nas entrevistas são duplamente significativas, na medida em que tornam visíveis aspectos da memória relacionados tanto com o passado, como o presente. Essa característica está ligada à lembrança, ou seja, o exercício voluntário de buscar determinada memória e que – seja pela imprecisão, pelo silenciamento consciente, pela ênfase a um ou outro aspecto, etc. – constitui uma memória com o material não só do passado, mas também do presente.

Segundo o estudo clássico de Maurice Halbwachs, a memória coletiva nortearia a memória individual do mesmo modo que a sociedade se sobrepõe ao indivíduo. Os sujeitos, portanto, mesmo sendo os recipientes originais da memória, só poderiam existir com base nos alicerces da memória coletiva. A lembrança original, dessa forma, seria fatalmente modificada, corrigida ou deturpada pelos quadros sociais (HALBWACHS, 2006). Para Michael Pollak, Halbwachs “[...] acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, a saber, de reforçar a coesão social, não pela coerção, mas pela adesão afetiva ao grupo.” (POLLAK, 1989, p. 05). Pollak, no entanto, acrescenta a existência das disputas pela memória, de modo a existir sempre a memória oficial, dominante, e memórias “subterrâneas” contrapondo o discurso hegemônico. Concordamos com Halbwachs que haja uma ligação fortíssima entre memória coletiva e individual, mas não vemos uma subordinação imperiosa de uma sobre a outra. Da mesma forma, compreendemos que não há memórias dominadas ou dominantes, mas sim relações de poder que legitimam de maneiras diversas as memórias existentes. Nessas relações de poder há assimetria, com certeza, mas de modo algum essas posições são estáticas ou determinadas por instâncias econômicas e sociais, apenas.

Pensaremos da seguinte forma: a Estrada da Produção foi uma obra grandiosa que trouxe enormes impactos para as regiões por onde passou. As transformações por ela geradas vão desde a emancipação de diversas cidades até a mudança, em algumas regiões, das atividades produtivas ali desenvolvidas. Esses dados atestam para a

dimensão dos acontecimentos sociais, políticos e econômicos nas memórias recolhidas através da História Oral. Em nosso trabalho de pesquisa, realizamos cinco entrevistas⁵ com moradores de São José do Herval, Soledade e Pouso Novo compreendendo um trecho de aproximadamente 60 quilômetros da atual rodovia, região que corresponde a chamada Serra do Botucaraí. Assim, tomam-se esses testemunhos como documentos que tem em comum a temática do impacto da rodovia, mas também os próprios eventos nos quais a lembrança pintou seu quadro.

Para racionalizar a tarefa analítica elaboramos quatro grandes categorias que podem nos ajudar a ver de maneira mais clara o problema. Em primeiro lugar, portanto, há um conjunto de falas que remetem aos obstáculos enfrentados antes da instalação da rodovia: chamaremos esse grupo de *Constatações de falta*. São entendidos assim porque constroem uma narrativa que aprova a construção da rodovia em função dos bens que ela oportunizou e que, sem ela, não estariam presentes. Logo, conclusões tiradas após a construção, pois só então os “benefícios” da estrada se mostraram. Vejamos o relato do Sr. Elio Meneghetti:

[...] Isso ficou bom porque antigamente, se tu falavas em ir numa cidade tinha de pegar o ônibus de manhã, vir às vezes no outro dia ou ter que chegar de noite. Nós, na época, tínhamos que levantar às seis da manhã pegar o animal e ir até Pouso Novo, de lá tomar ônibus pra ir até Lajeado. Nós voltávamos de lá [...] às 6 da tarde no inverno, às vezes era frio, com chuva, pegar o animal, encilhar e vir para casa. Hoje tu pega teu autinho e em uma hora e meia, duas horas, vai até Lajeado faz tuas coisas e já está de volta [...] (Elio Meneghetti, entrevista, 11 fev. 2015, p. 05).

⁵ As entrevistas foram semi-dirigidas por um questionário com as seguintes perguntas:

- 1) Qual a sua origem familiar/etnia?
- 2) Quais de seus antepassados chegaram à região? Quando?
- 3) Descreva o cotidiano de sua infância no trabalho na terra.
- 4) Qual a primeira lembrança que o senhor tem da rodovia?
- 5) Existia alguma estrada antes da construção da Rodovia Presidente Kennedy?
- 6) Sobre o projeto da estrada, quem foi o mentor? Em qual data?
- 7) Como a população reagiu à notícia do projeto?
- 8) Sobre os debates do traçado da rodovia, o senhor sabe dizer os motivos pelos quais ela passou por onde passou, e não por outro lugar?
- 9) E as obras, do que o senhor se recorda?
- 10) Quais as dificuldades enfrentadas antes da abertura da rodovia?
- 11) O senhor lembra-se da data do início da construção? E do final da obra?
- 12) E a inauguração, lembra-se como foi?
- 13) Como era o cotidiano durante a obra, quais as dificuldades trazidas por ela?
- 14) E os benefícios?
- 15) Qual o cotidiano após a inauguração, as dificuldades e benefícios trazidos?
- 16) Economicamente, como você enxerga a contribuição dada pela rodovia para o avanço da região?
- 17) Sobre a sua produção agrícola, como a construção da rodovia influenciou nos produtos escolhidos para produzir?
- 18) Qual era a destinação de sua produção na época, e agora?
- 19) A produtividade de suas terras aumentou ou diminuiu? E a demanda?
- 20) Como foi o processo de doação das terras para construir a estrada? Como seu pai se posicionou frente a ideia?

Temos aqui um sentimento formado durante longo período, que coloca na balança um tempo de dificuldades em contraponto ao das facilidades: o do futuro, associado à pavimentação da Estrada da Produção. As oposições do antigo e do moderno, do velho e do novo: “era difícil, era muito difícil a vida naquele tempo para sobreviver. O transporte... Na maior parte, quem plantava, plantava para sobreviver [...]” (Oclair Zaffanl, entrevista, 14 fev. 2015, p. 13). O Sr. Olavo Vaz complementa: “era muito penoso. Antes dessa estrada a gente andava à pé, pra ir no moinho tinha de levar tudo nas costas, e eu com 8 anos e 10 quilos de milho nas costas, ia e voltava. Era dificultoso [...]” (Olavo Feil Vaz, entrevista, 16 fev. 2015, p. 16).

Ao lado dos relatos acerca das dificuldades de “antigamente” aparecem os “benefícios” trazido pela rodovia e que, no fim das contas, parecem fazer valer a pena a sua existência. Chamaremos essa categoria de *Benefício do progresso*. Os benefícios são essencialmente aqueles ligados às melhorias dos transportes, à facilidade de locomoção e o avanço da economia. Vejamos, por exemplo, o depoimento de Deomiro Passaia, ao dizer que “ficou mais fácil pra um caso de doença, chegar no recurso, seja em Lajeado ou Porto Alegre mais rapidamente [...]” (Deomiro Passaia, entrevista, 24 fev. 2015, p. 38). Ou a fala de sua esposa, Angélica Passaia: “isso eu posso te dizer, que muitas coisas foram, a maioria, facilitadas. O transporte, os colégios para as crianças, para nós mesmos, para ir comprar alguma coisa [...]” (Angélica Passaia, entrevista, 16 fev. 2015, p. 30). Há ainda o relato de Olavo Vaz: “melhorou bastante. O negócio do transporte, os produtos que tinha de vender. Se tinha que fazer uma viagem pra Porto Alegre levava 4 dias. Hoje vai em duas horas e pouco [...]” (Olavo Feil Vaz, entrevista, 16 fev. 2015, p. 22). Todos eles, como se pode notar, lembram o caráter positivo da estrada. Naturalmente, esse seria o ponto a ser destacado se buscássemos enxergar na história certa evolução rumo ao progresso, mas como esse não é nosso objetivo, temos ainda mais algumas categorias para analisar.

Até aqui, tudo dentro do esperado: uma comunidade rural transformada pelos benefícios de uma integração regional causada pela construção da Estrada da Produção. O terceiro grupo de falas, os *Atestados de desagrado*, contempla os principais problemas gerados pela construção da rodovia, seja no ato da obra ou após sua conclusão. A falta de indenizações, as perdas de partes das propriedades, a periculosidade da estrada e os acidentes são alguns exemplos. Novamente a rodovia é associada a uma transição para outra época, em que “sumiu todo o pessoal. A colônia tá ficando bem pequeninha, os plantadores de alimento que fornecem a mesa do dia a dia da cidade é o pequeno [...] Isso aí ninguém planta mais por conta do preço. O preço é muito lá embaixo [...]” (Oclair Zaffanl, entrevista, 14 fev. 2015, p. 15). Segundo Olavo “eles lograram o povo. Pra uns eles indenizavam a terra e pra outros ó... [...] Mas a gente naquele tempo era bobo, e depois

que passou tudo soubemos que fulano tinha sido indenizado com tanto, que o governo pagou tanto [...]” (Olavo Feil Vaz, entrevista, 16 fev. 2015, p.18). Para o casal Deomiro e Angélica Passaia, o principal dano foi feito durante a obra “eles cortaram toda nossa terra, e a nossa terra dava pra lavar [...] minaram nossa terra de pedra [...] pra uns eles pagaram, já para os outros que eram bobos, tem que ter os bobos para os ladinos viverem, não ganharam nada [...]” (Angélica Passaia, entrevista, 16 fev. 2015, p. 27-28). Portanto, toda uma série de malefícios com a construção da rodovia que relativizam bastante a ideia de que os benefícios foram soberanos aos olhos dos moradores.

Somando-se a essas categorizações feitas temos ainda as *Falas paradoxais*. O paradoxo é um termo mais adequado ao pensamento foucaultiano, pois não implica em superação de contradições, tal qual a dialética, por exemplo. As falas paradoxais concebem momentos em que *Benefícios do progresso* e *Atestados de desagrado* apareceram numa mesma proposição e despertaram no depoente uma espécie de hesitação: “olha, eu não queria voltar ao passado! Eu prefiro que esteja assim porque o passado, mesmo com partes boas, essa estrada trouxe mais vantagens do que desvantagens. Sem dúvida nenhuma é bem melhor assim do que estava antes [...]” (Elio Meneghetti, entrevista, 11 fev. 2015, p. 08). É possível perceber que, mesmo com a tentativa de dar um tom enfático, no último trecho, há boa dose de dúvida em toda sua conclusão. Esse é um típico exemplo da coexistência das falas que se confrontam, mas não se anulam totalmente. Podemos ver algo parecido na fala do Sr. Olavo: “Era um sacrifício, era um pensamento [sic] pra ir a Porto Alegre. Melhorou bastante. Mas agora está que é um inferno, um perigo até sair na estrada [...]” (Olavo Feil Vaz, entrevista, 16 fev. 2015, p. 22). Na entrevista de Angélica, a fala paradoxal é marcante:

Olha menino, se eu te disser... Eu gostaria de dizer o que eu sinto, mas não vou dizer, vou dizer num todo, porque pra mim... eu não sou motorista, eu saio pouco. É o ponto de vista meu, mas se eu vou te dizer o que eu penso dessa estrada não vai prestar. Então eu vou dizer assim: Que ela foi boa, que é muito bom, mas é muito ruim! Que tivesse saído não sei para aonde, só que onde ela saísse, ela iria incomodar [...] (Angélica Passaia, entrevista, 16 fev. 2015, p. 31).

No meio de várias críticas ao advento da Estrada da Produção há, ainda assim, a necessidade de afirmar sua positividade. Eis o fenômeno de forma clara: para nós, esse é o grande indício da presença do discurso desenvolvimentista nas entrevistas desses moradores. Eles, mesmo tão afetados negativamente pela estrada, têm sempre o imperativo de reafirmar os aspectos positivos da obra. Tanto a hesitação como a necessidade de afirmar a rodovia enquanto bem fazem a balança pender para o lado dos benefícios da rodovia; e por quê? Pois no lado do discurso desenvolvimentista está uma

série de formações discursivas acopladas, presentes na mídia, na política, na economia, e que pregam o desenvolvimento a qualquer custo. É o princípio da finalidade a qualquer custo, que citamos acima, agindo para desconsiderar os prejuízos das comunidades locais em função do progresso de quem lucrou e lucra com uma via de acesso rápido interligando centros urbanos e regiões produtoras: uma verdadeira Estrada da Produção. Como afirmei anteriormente, esse peso que faz a balança pender para um dos lados é a noção de progresso, ainda muito forte na cultura ocidental e que, conforme vimos com Pedro Cezar Dutra Fonseca (2004), foi incorporada pelo discurso desenvolvimentista. Retornando às fontes, as palavras de Deomiro Passaia são fulcrais para demonstrar, mais uma vez, como operam os argumentos pelo progresso: “Com a estrada é ruim, e sem a estrada era pior!” (Deomiro Passaia, entrevista, 24 fev. 2015, p. 40).

Último debate, antes de encerrar. Gostaria de falar agora sobre um conjunto de falas presentes nas entrevistas, às chamarei de *Desabafos de angústia*. Essas partes dos relatos remetem ao sentimento de descrença com o tempo presente e a vontade/ou a saudade dos tempos antes da estrada. Angélica afirma sem pestanejar: “[...] eu tenho orgulho da minha origem, eu queria voltar àquele tempo. Tem gente que tem vergonha de contar o que passou, eu não tenho!” [...] (Angélica Passaia, entrevista, 16 fev. 2015, p. 24). Assim como Deomiro: “vendo hoje a poluição, que você não come nada que não seja envenenado, eu sinto saudade do dia a dia de quando era criança” [...] (Deomiro Passaia, entrevista, 24 fev. 2015, p. 32). Todavia esse sentimento quase nostálgico não aparece apenas sob essa forma, senão também como uma resposta a uma parte marcante da história pós-rodoviária; os acidentes, e as mortes causadas por eles, alimentaram não só os atestados de desagrado, mas os desabafos de angústia: “[a rodovia] trouxe muita desgraça também, quantas mães e quantos famílias sem pai, que uma rodovia dessa tu tem uma visão ampla em cima de um carro, mas não dá para se esquecer, e eu dirijo à 30 anos, que na tuas costas tu carrega um caixão [...]” (Deomiro Passaia, entrevista, 24 fev. 2015, p. 38).

Mas para outros lados foi uma tristeza muito grande. Não chega lençol, colcha para as mães enxugarem as lágrimas do que aconteceu nessa estrada. [...] Eu não sei te dizer a quantia de gente, de crianças, de jovens, de pessoas atropeladas, de animais, à cavalo... descuido, descuido né, pois moram mais longe, não sabem que não é mais a mesma coisa. [...] Mais que um abatedouro, isso é um açougue! (Angélica Passaia, entrevista, 16 fev. 2015, p. 30).

É um açougue, essa rodovia está virada num açougue. A quantia de acidentes, só nesse pedacinho morreu 50. Tudo gente daqui da região, não contando os acidentes de gente de fora. Nessa região foi um choque, pois morreu muita gente conhecida da gente. Morreu gente nova, morreu gente velha [...] (Olair Zaffanl, entrevista, 14 fev. 2015, p. 15).

O trauma da morte e dos acidentes, do barulho dos motores e dos roubos de cargas, dos prejuízos das desapropriações e dos perigos de residir ao lado de uma rodovia em que veículos trafegam a mais de 100 quilômetros por hora. Esse choque nada positivo, essas experiências advindas com a modernidade são o custo do progresso para essas comunidades há mais de meio século. As transformações se confundem, a Estrada da Produção simboliza a decadência de um modo de vida simples que agora repousa apenas nas memórias daqueles para quem a morte – a mesma morte que choca nos acidentes – se aproxima a cada dia.

Considerações finais

Ao longo desse artigo, procuramos fazer um panorama sobre a história da Estrada da Produção, construída entre 1956 e 1969 no Rio Grande do Sul. A rodovia, inicialmente RS-13, passou para a esfera federal na década de 70 e teve sua sigla modificada para BR-386 e fora batizada de Rodovia Presidente Kennedy, em homenagem tanto ao presidente norte americano John F. Kennedy, assassinado em 22 de novembro de 1963, quanto ao próprio país responsável por contribuir no financiamento da estrada por meio da USAID, a partir de 1965. Em 2007, a lei nº 11.620 modificou a nomenclatura para “rodovia Governador Leonel de Moura Brizola”. Em função dessa relação da Estrada da Produção com o governador e seu pensamento desenvolvimentista, discutimos como esse discurso estava presente em fontes não oficiais (ou convencionais), tais como discursos, planos de ação governamentais dos anos 50 e entrevistas com moradores das margens da rodovia na época de sua construção. Tratava-se de formular uma descrição que não caísse na simples explicação tradicional e que, portanto, não enxergasse na visão progressista uma maneira natural de pensar as transformações técnicas e suas repercussões.

Assim, esperamos ter levado a cabo uma análise de inspiração foucaultiana de trabalho com as fontes, bem como seguido os procedimentos recomendados pela metodologia da História Oral. Ao finalizar nossa interpretação, constatamos a presença do discurso desenvolvimentista, ou ao menos de enunciações desse tipo, nas mais diversas fontes analisadas, seja nas entrevistas dos moradores marginais a rodovia ou nos discursos oficiais do Governador Leonel Brizola. Essa dispersão indica a potência dessa formação discursiva que fez com que os moradores, negativamente afetados pela passagem da rodovia, concluíssem que sua construção fosse positiva. Os dois tipos de sujeitos apresentados, testemunhas anônimas e uma ilustre figura política do período,

acabam por repetir e reforçar o imperativo que advoga pela intervenção (estatal ou popular) em favor do progresso econômico. A título de comparação, vemos que o desenvolvimentismo teve sua força em posição semelhante a que o neoliberalismo ocupa atualmente, na medida em que contornar ou discordar dessas duas tendências torna-se muito difícil, dado o grau de hegemonia cultural que cada uma delas conquistou em sua época de maior expressão.

Fontes

BRIZOLA, Leonel de Moura. *Leonel Brizola: Perfil, discursos, depoimentos (1922/2004)* – Porto Alegre: Assembleia Legislativa do RS, 2004. 626 p. Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/biblioteca/LinkClick.aspx?fileticket=01vC6iaHHbA%3D&tabid=3101&language=pt-BR>>. Acesso em: 08 maio 2023.

RIO GRANDE DO SUL, *Decreto N° 17.212*, de 16 de fevereiro de 1965. Dá denominação ao Tronco Norte das Estradas da Produção, Trecho RS13. Disponível em: http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=43716&hTexto=&Hid_IDNorma=43716. Acesso em: 08 jan. 2022.

RIO GRANDE DO SUL, *Lei N° 11.620*, de 19 de dezembro de 2007. Denomina “rodovia Governador Leonel de Moura Brizola” o trecho da BR-386, compreendido entre as cidades de Canoas e Iraí, no Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11620.htm. Acesso em: 08 jan. 2022.

Angélica Passaia. Entrevista concedida a Elvis Patrik Katz. Pouso Novo - RS, 16 fev. 2015.

Deomiro Passaia. Entrevista concedida a Elvis Patrik Katz. Pouso Novo - RS, 24 fev. 2015.

Elio Meneghetti. Entrevista concedida a Elvis Patrik Katz. Pouso Novo - RS, 11 fev. 2015.

Olair Zaffanl. Entrevista concedida a Elvis Patrik Katz. Soledade - RS, 14 fev. 2015.

Olavo Feil Vaz. Entrevista concedida a Elvis Patrik Katz. São José do Herval - RS, 16 fev. 2015.

Referências

BARAT, Josef. O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil. *Revista Brasileira de Economia*, [S.l.], v. 3, n. 23, p. 25-52, 1969.

BARROS, José D.'Assunção. O campo histórico–considerações sobre as especialidades na historiografia contemporânea. *História Unisinos*, [S.l.] v. 9, n. 3, p. 230-239, 2005.

BEMFICA, Flavia Cristina Maggi. *Governo Leonel Brizola no Rio Grande do Sul: desconstruindo mitos*. 2007. 139f. Dissertação (Mestrado em História) - PPGH-PUCRS, Porto Alegre, 2007.

BENETTI, Viviana. *A corrente desenvolvimentista e o projeto político no Rio Grande do Sul: 1950/1962*. 2002. Tese (Doutorado em História). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. 2002. Disponível em: <<http://www.sapili.org/livros/pt/cp000162.pdf>>. Acesso em: 18 dez. 2016.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. *Transportes no Brasil - Síntese Histórica*. 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica>>. Acesso em: 08 dez. 2022.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História oral: memória, tempo, identidades*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2010.

FISCHER, R. M. B. Foucault. In: OLIVEIRA, L. A. (Org). *Estudos do discurso: perspectivas teóricas*. São Paulo: Parábola, 2013.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil. *Pesquisa & Debate. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política*. ISSN 1806-9029, [S.l.] v. 15, n. 2 (26), 2004. Disponível em: <http://professor.ufrgs.br/pedrofonseca/files/genese_e_precursores_do_desenvolvimentismo_no_brasil.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2022.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Desenvolvimentismo: a construção do conceito. *SEMINÁRIO E DEBATE DESENVOLVIMENTISMO: A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO*, v. 28, p. 29-78, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4580/1/td_2103.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2022.

FOUCAULT, Michel. *A Arqueologia do Saber*. Tradução: Luiz Felipe Baeta Neves, 7ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

KATZ, E. P. Em nome do progresso: o desenvolvimentismo e a construção da 'Estrada da Produção' no Rio Grande do Sul (1956-1969). In: *XIII ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUH RS - ENSINO, DIREITOS E DEMOCRACIA*, 2016, Santa Cruz do Sul. Ensino, Direito e Democracia: anais. Porto Alegre: ANPUH-RS, 2016. v. 13. Disponível em: <http://www.eeh2016.anpuhrs.org.br/resources/anais/46/1469120998_ARQUIVO_Texto_completoDOC-ElvisKatz.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2022.

KATZ, E. P.. Estrada da produção: as transformações sociais provocadas pela construção do primeiro trecho da BR-386. In: *12ª MOSTRA DA PRODUÇÃO UNIVERSITÁRIA*, 2013, Rio Grande. Anais da MPU. Rio Grande: Editora da FURG, 2013. v. 12.

KATZ, E. P.. O homem faz o seu caminho: um estudo a respeito das transformações geradas pela rodovia presidente Kennedy. In: *XXIII CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA*, 2014, Rio Grande. Anais da MPU. Rio Grande: Editora da FURG, 2014. v. 13.

KATZ, E. P.. Memória e História Oral: elementos para a história dos transportes rodoviários no Brasil. *Em Perspectiva*, Fortaleza, v. 1, p. 191-207, 2015a.

KATZ, E. P.. Trabalho, espaço e mudança social: impactos da RS-13 na serra do Botucaraí-RS. In: *III CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA REGIONAL*, 2015, Passo Fundo: UPF, 2015b.

KATZ, E. P.. Trabalho, espaço e mudança social: impactos da construção da RS-13 na Serra do Botucaraí ? RS (anos 50 e 60). In: *VIII JORNADAS REGIONAIS DO GT MUNDOS DO TRABALHO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE HISTÓRIA*. Seção Rio Grande do Sul, 2015, Porto Alegre. Livro de Resumos Expandidos: Anais. Porto Alegre: Memorial/TRT4, 2015. p. 60-61c.

KATZ, E. P.. Em nome do progresso: o desenvolvimentismo e a construção da 'Estrada da Produção' no Rio Grande do Sul (1956-1969). In: *XIII ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUH RS - ENSINO, DIREITOS E DEMOCRACIA*, 2016, Santa Cruz do Sul. Anais. Porto Alegre: ANPUH-RS, 2016. v. 13.

KATZ, E. P.. A estrada da produção e o pensamento desenvolvimentista sul-riograndense (1956-1969). In: *III ENCONTRO INTERNACIONAL FRONTEIRAS E IDENTIDADES*, 2017, Pelotas. REUNIÃO DE ARTIGOS DO III EIFI - Fronteiras e Identidades. Pelotas: Edição do Autor, 2017. v. 1 ed. p. 566-574.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

MATOS, Odilon. N. de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. rev. Campinas: Pontes, 1990. 178p.

MANFROL, Olívio. *A Colonização italiana no Rio Grande do Sul: implicações econômicas, políticas e culturais*. 2. ed. Porto Alegre: Est, 2001.

MIRANDA, Samir Perrone de. *Projeto de desenvolvimento e encampações no discurso do governo Leonel Brizola: Rio Grande do Sul (1959-1963)*. 2006. 142 f. Tese (Doutorado em História). 2006. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/6526>>. Acesso em: 08 dez. 2022.

MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos 30 aos 60. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius. *RS: economia e política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, p. 358-402, 1979.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, p. 11-37, 2011.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 1, n.2, p. 91-111, 1999.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. *América Latina em La Historia Económica*, México, D.F., v. 13-14, n.13-14, p. 115-136, 2000.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. *A memória da pavimentação no Brasil*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

SILVA, Marco Antônio Medeiros da. *A última revolução: o governo Leonel Brizola no Rio Grande do Sul, 1959-1963*. 2015. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/7570>>. Acesso em: 08 Dez. 2022.

SILVA, Tomaz Tadeu da. *Teoria Cultural e Educação: Um vocabulário Crítico*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

TEDESCO, João Carlos. *De olho na balança!: comerciantes coloniais do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX*. Passo Fundo: Méritos Editora, 2008.