



A IMPLANTAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO NO BRASIL

Kátia Pontes¹

Luciana Balduino²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir a implantação e consolidação do modal rodoviário no Brasil na primeira metade do século XX. Se, no século XIX o Brasil foi envolvido pelo capital britânico e suas estruturas ferroviárias, no pós-guerra, ascende o capital norte americano promovendo uma inversão nos projetos de infraestrutura: abriu-se caminho para a ampliação das rodovias. Desta forma, visou-se a implantação de uma política rodoviária-automobilística com o objetivo de fortalecer o transporte rodoviário. O resultado dessa política foi a consolidação do modal rodoviário como, hegemonicamente, o principal modal de transporte do Brasil até os dias atuais.

Palavras-chave: Política rodoviária-automobilística; Século XX; Brasil; EUA.

ABSTRACT

This article aims to discuss the implementation and consolidation of road and automobile policy in Brazil in the first half of the 20th century. If, in the 19th century, Brazil was involved by British capital and its railway structures, in the post-war period, North American capital ascends, promoting an investment in infrastructure projects: it opens the way for the expansion of highways. Thus, the aim was to implement a road-automobile policy with the objective of strengthening road transport. The result of this policy was the consolidation of the road modal as, hegemonically, the main transport modal in Brazil to this day.

Keywords: Road and automotive policy; 20th Century; Brazil; USA.

¹ Professora do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas (DFCH) da Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC. E-mail (kvpontesuesc@gmail.com).

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em História pela Universidade Estadual Santa Cruz - UESC. E-mail (lmsbalduino@outlook.com). Este artigo resulta da pesquisa realizada na graduação e durante a pós-graduação desta discente, com a participação e sob orientação da Prof. Dra. Kátia Vinhático Pontes.



Partindo da imbricação entre transporte e capitalismo, proposta por Karl Marx, se, no século XIX a economia mundial foi envolvida pelo capital britânico e suas estruturas ferroviárias (PONTES, 2018), no século XX, ascendeu o capital norte-americano, promovendo uma inversão nos projetos de infraestrutura: abriu-se caminho para a ampliação das rodovias e, posteriormente, para os automóveis (BALDOINO, 2019).

De acordo com Vladimir Lênin, “o século XX foi o ponto de viragem do velho capitalismo para o novo, da dominação do capital em geral para a dominação do capital financeiro”, o que significou a substituição deste velho capitalismo, onde imperava a livre-concorrência e a Inglaterra, por um novo, dominado pelo monopólio e os EUA (LENIN, 2011 p. 159). Para ele, esse processo se iniciou com a crise de 1873, quando a Inglaterra sofreu uma interrupção em sua prosperidade industrial.

Nesta perspectiva, Hobsbawm ressaltou que diferentemente de outros países como a Alemanha e os EUA, a Inglaterra, “apegando-se com unhas e dentes ao livre comércio”, não recorreu às taxas aduaneiras para proteção de sua agricultura e indústria (HOBSBAWM, 2000, p.120). Além disto, não aderiu aos trustes, cartéis e sindicatos, comuns na Alemanha e nos EUA, durante a década de 1880, medidas característica da chamada concentração econômica sistemática da Alemanha e dos EUA, que segundo ele “avançaram a passos agigantados” (HOBSBAWM, 2000, p.79).

Hobsbawm deu ênfase a duas consequências da crise de 1873, designada por ele de Grande Depressão: o fim do monopólio britânico no mundo subdesenvolvido e o início de uma competição entre potências industrial e economicamente avançadas, que resultariam na instauração de um novo período de guerras mundiais. Osvaldo Coggiola, em consonância com Hobsbawm, afirma que os efeitos da Grande Depressão de 1873 na economia inglesa, que até então ocupava o “centro indiscutido no capitalismo mundial”, favoreceram a expansão industrial da Alemanha e dos EUA (COGGIOLA, 2009, p.71).

Com a ascensão de novos ramos industriais e fontes de energia como a eletricidade, petróleo, turbinas e motor a explosão, os EUA potencializaram seu mercado de consumo doméstico e deram início a um processo de produção em massa, que tinha na classe trabalhadora seu principal público de consumo (COGGIOLA, 2009).

Em 1914, o norte-americano Henry Ford, desenvolveu um modelo de produção industrial em massa, baseado na linha de produção, fabricação de baixo custo e acumulação de capital, que ficou conhecido como fordismo. Ford adaptou a técnica elaborada por Frederick Taylor, e a introduziu em sua indústria automobilística, a Ford Motor Company proporcionando uma expansão mundial, no consumo do tão desejado meio de transporte: o automóvel.

Em relação à nova posição adquirida pelos EUA, pós-Primeira Guerra Mundial, José



Jobson Arruda ressalta que: “os Estados Unidos assumiram a hegemonia econômica em escala planetária, passando de país devedor a potência credora no mercado internacional” (ARRUDA, 2005, p.13). Com a nova conjuntura internacional, o Brasil passou por um período de transição no poder, quando os EUA assumiram a posição financeira antes ocupada pela Inglaterra.

Analisando a relação entre os EUA e o Brasil, Moniz Bandeira (2007) apresentou os impactos da soberania estadunidense na economia e infraestrutura brasileira, demonstrando que após a disputa entre os EUA e a Inglaterra, que envolvia principalmente os meios de comunicação e de transporte, a Inglaterra e suas estruturas ferroviárias rivalizaram com o padrão rodoviário-automobilístico dos EUA. Assim, após a Primeira Guerra Mundial, os EUA assumiram a posição de primazia que antes pertencia à Inglaterra, consolidando sua influência rodoviária no Brasil.

Segundo Garcia (2002), em 1913, 75% dos automóveis importados pelo Brasil provinham da Inglaterra, França e Alemanha, ao passo que em 1928, a Ford, empresa norte-americana, “possuía uma rede de setecentas agências e mais de duas mil mecânicas autorizadas por todo o Brasil” (GARCIA, 2002, p.48).

Sofrendo de forma direta esse impacto, o Brasil, que no século XIX tinha nas ferrovias seu principal investimento do setor de transporte, na primeira metade do século XX, passa a ter as estradas/rodovias como ocupantes deste lugar. Essa mudança estava em consonância com a influência dos EUA, que apresentava ao mundo o asfalto e os pneus como sinônimo de progresso. Além de estabelecer os esquemas econômicos, os EUA passaram a difundir um estilo de vida, o *American Way of Life* que era exportado para todo o mundo através do cinema, da televisão, da propaganda, da música, dos investimentos e etc (LIMONCIC, 1997).

Para Dilma Paula (PAULA, 2010), o ideário rodoviário no Brasil, teve início durante as duas primeiras décadas do século XX, onde se buscou um consenso em prol de estabelecer o modal rodoviário como hegemônico, em disputa com o ferroviário. Para o fortalecimento desse ideário, ela aponta a participação de diferentes “aparelhos” em defesa da opção rodoviária: revistas, jornais, associações diversas que agregavam engenheiros, políticos, economistas, legisladores, empresários e etc.

Na década de 1920, iniciava-se o progressivo avanço estatal sobre o planejamento de transportes (FERRARI, 1981), e uma forte campanha em prol das rodovias tomava forma. O pensamento rodoviário começava a ganhar força e expandir-se por todo o país. Difundido como prático, eficaz e econômico, o que viria a tornar-se o principal setor de transportes do Brasil, ganhava apoio do governo e dos segmentos privados.

A partir de 1º de maio de 1920, quando se inicia o governo de Washington Luiz à frente do estado, são feitas diversas obras rodoviárias: São Paulo a Campinas, já com padrões técnicos adequados; São Paulo a Cotia e São



Roque; São Paulo a Itu via Cabreúva; São Paulo a Mogi das Cruzes e Jacareí e logo após o importante trecho de Campinas a Ribeirão Preto. Em 1926, Washington Luiz assumiu a presidência da República, construiu uma nova rodovia entre Rio e Petrópolis, com pavimentação em concreto asfáltico, e concluiu a Rio-São Paulo, com pavimentação asfáltica da Serra das Araras (PEREIRA, 2014, P.88).

Adquirindo a alcunha de pai das estradas, o presidente Washington Luiz em 1926 declarou sua preferência pelas rodovias e a necessidade de aberturas de estradas para todos os horários do dia, e todos os dias do ano (TELLES, 1993). A lógica rodoviarista difundia a associação entre construções de boas estradas para um governo de sucesso. Desta forma, gradativamente, as rodovias tornavam-se hegemônicas em relação aos investimentos em modais de transportes.

Assim, 1926 tornou-se o ano precursor da política rodoviária brasileira e em 1927 foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem. Segundo Telles, neste período foram construídas as antigas Rio-São Paulo e Rio- Petrópolis, inauguradas em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos ligando todo o Oeste-Sul com todo Norte-Este do Brasil (TELLES, 1993).

A abundância de materiais destinados à construção rodoviária, provenientes da potência hegemônica que se transformou os Estados Unidos, favorecia essa modalidade (MARTINS, 1985), assim como financiamentos e políticas voltadas para o setor. As rodovias eram apresentadas como parte de um processo civilizatório e de integração nacional, além de necessária para que o país pudesse obter um parque industrial automobilístico rentável e satisfatório.

Com a crise de 29, a economia brasileira agroexportadora primária que já vinha apresentando problemas, teve o seu fim. Com o Crack da Bolsa de Nova York e os grandes impactos causados na economia do país tornaram-se perceptíveis os limites do liberalismo. Desta forma, a partir de 1930, após destituir o Presidente Washington Luís e impedir a posse de Júlio Prestes, Getúlio Vargas promoveu uma política nacionalista que impulsionaria a industrialização e o surgimento do Estado desenvolvimentista nas décadas posteriores.

O Estado passou a assumir o papel principal na economia executando uma política de industrialização e deixando para trás um mercado autorregulável. Quanto ao setor de transportes pode-se afirmar que as mudanças realizadas na política econômica, tiveram grande influência em seu planejamento. Já em 1934, foi criado o Plano Geral Nacional de Viação, primeiro projeto nacional para os transportes que apesar de em sua essência apresentar um esquema multimodal já demonstrava predileção pelo modelo rodoviário.

Em 1937, ano do golpe de Estado que assegurou a continuidade do poder à Vargas, foi criado o órgão que viria a ser um dos principais impulsionadores do modal rodoviário: o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Logo após sua criação, o DNER

apresentou um Plano de Viação:

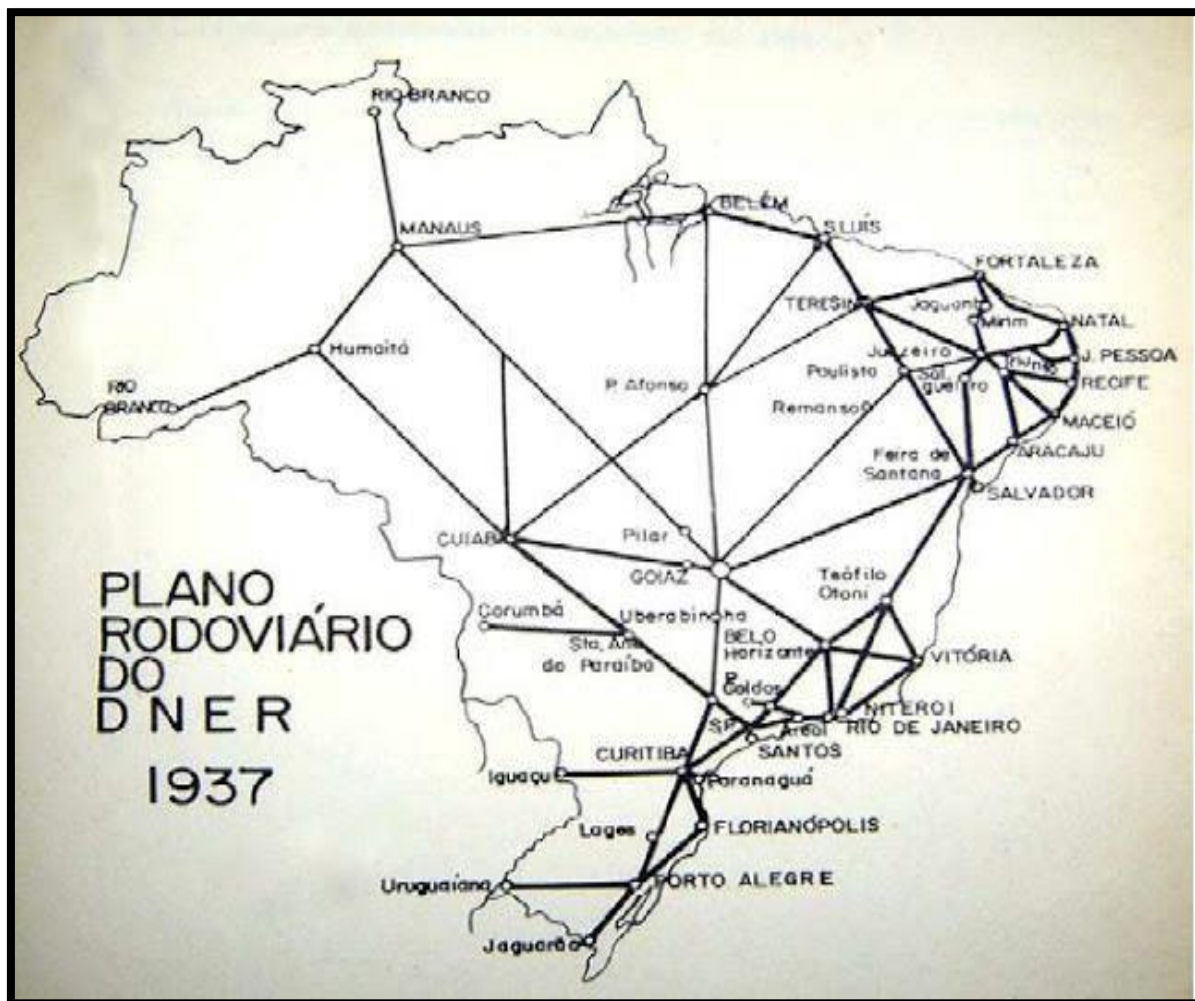


Figura 1 – Plano Rodoviário do DNER, 1937. Fonte: SANDOVAL, 2021.

Segundo Maurício Policarpo e Rita Souza “o Plano estabelecia um maior número de nós viários e um traçado mais voltado para o interior diante da estratégia da transferência da capital, cuja influência direta deriva do Plano Schnoor-1927” (POLICARPO; SOUZA, 2019, p.12). Também foram “estabelecidos os conceitos básicos de categorias de estradas e definiram-se as atribuições de cada um dos escalões governamentais intervenientes na construção e conservação de rodovias” (BRASIL, 2014). Todavia, apesar do Ministério de Viação e Obras Públicas alegar que o transporte rodoviário não prejudicaria o ferroviário, o DNER acentuava a política rodoviária em detrimento à ferroviária.

Ainda sob o Estado Novo, em 1944, foi criado o Plano Rodoviário Nacional - PRN. Este plano foi o primeiro aprovado pelo Governo Federal, elaborado por uma comissão composta pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, sob a presidência do Diretor do DNER. O PRN tinha como objetivo instituir:

(...) os princípios gerais da política administrativa rodoviária, relativamente ao financiamento, execução e fiscalização das construções e conservação das linhas do Plano Nacional; indicar as linhas que devem ter prioridade na construção desse Plano e as condições de prioridade; instituir a classificação das estradas de rodagem e fixar as normas e especificações técnicas que devem caracterizar as estradas, segundo a classe a que se subordinem (BRASIL, 1944).



Figura 2: Plano Rodoviário Nacional, 1944. Fonte: MARQUES, 2017.

O Plano Rodoviário Nacional “era constituído de 27 linhas, sendo seis rodovias longitudinais procurando a orientação geral norte-sul, quinze transversais, sensivelmente no sentido Leste-Oeste, e seis ligações entre pontos importantes de duas ou mais rodovias” (MARQUES, 2017, p.62). Tinha como pretensão ligar o país no sentido norte-sul e dividi-lo em outras direções estabelecendo sobre o território uma rede de vias de comunicação eficaz. Para o financiamento das construções, conservação e reparo das rodovias apresentadas no PRN foi criado, pelo Decreto-Lei nº 8.463 de 29/12/45, o Fundo Rodoviário Nacional – FRN. A constituição do FRN foi estabelecida pela vinculação ao orçamento do DNER com a arrecadação do Imposto Único Federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país, criado pelo Decreto-Lei nº 2.615, de 21/09/1940.



O ano de 1945 foi marcante para o rodoviarismo brasileiro. A Segunda Guerra Mundial iniciada em 1939 chegava ao fim, assim como o Estado Novo. O fim da Guerra consolidou o poder dos EUA, em relação à Inglaterra, aumentando consideravelmente a importação brasileira dos materiais estadunidenses para a construção rodoviária, e o enfraquecimento dos materiais rodantes ingleses, o que agravava a crise do parque ferroviário nacional.

Em nível nacional, a deposição de Getúlio Vargas, também modificaria o cenário rodoviário: este teve sua autonomia expandida. No curto governo de José Linhares (1945-1946), sucessor de Vargas, o DNER passou por uma reestruturação, dirigida pelo novo Ministro do MVOP, o engenheiro Maurício Joppert. Utilizando o mesmo Decreto da criação do FRN, o Departamento Nacional de Estradas, em 1945, foi reorganizado e transformado em autarquia. Em função do FRN, o DNER passava a ter autonomia administrativa e financeira, o que alavancava as medidas rodoviárias, dando-lhe uma notável vantagem em detrimento das ferroviárias. Para Ferrari (1981) a era rodoviária tem sua consolidação em 1946.

Com a posse do Presidente, Eurico Gaspar Dutra, em 1946, o rodoviarismo garantiria um novo aliado: o Plano SALTE. Apresentado pelo presidente Dutra, em 1948, e aprovado após dois anos de tramitação, pela Lei nº 1.102, de 18 de maio de 1950, o Plano SALTE apresentava as iniciais dos quatro principais impasses que o governo Dutra se propunha a resolver: saúde, alimentação, transporte e energia.

As medidas adotadas entre 1937 e 1945 alavancaram o desenvolvimento do setor rodoviário em todo o território brasileiro, ao final da década de 40. Apoiado ao Plano SALTE, que se propunha, segundo Barros (1949), “a executar, dentro de cinco anos, obedecendo a um racional critério de prioridade, o programa estabelecido no Plano Geral de Viação Nacional, utilizando para isso os recursos da receita ordinária do país, os fundos de natureza especial existentes e a parte de operações de crédito”, o transporte rodoviário tomou impulso notável, com um aumento de 400% no movimento interestadual de carga transportada no período entre 1948 e 1953 (MARQUES, 2017, p. 18).

Para Jorge Natal (1991), apesar do surto rodoviário ter tido início na década de 20 e em 30 já alcançar o título de predileto no setor de infraestrutura, é na década de 40 que a política rodoviária se torna decisiva em relação à ferroviária. Após a intervenção estatal na economia, e a criação e desenvolvimento de órgãos rodoviários como consequência, iniciou-se um ciclo expansionista para o rodoviarismo. Desta forma, Natal aponta que em nível de Estado, o rodoviarismo e o automobilismo, caminhavam a passos largos em termos de planejamento de âmbito nacional.



O fordismo foi o grande impulsionador do automobilismo. Posto em prática por Henry Ford, era um modelo de produção industrial em massa, baseado na linha de produção, fabricação de baixo custo e acumulação de capital.

O fordismo nasce como uma forma de, nos marcos do capitalismo, ampliar o consumo, no sentido de que a produção em massa não se destinava às rainhas, mas às operárias das fábricas, ao mesmo tempo em que garantia ao capitalista o controle absoluto sobre a força de trabalho (LIMONCIC, 1997, p. 56).

Após sua implantação, os EUA foi o seu difusor, através da criação de um padrão de consumo, pelo *American Way of Life*, onde o automóvel tornou-se um elemento de distinção social além de ser responsável pela transformação da indústria automobilística, ocupando o papel de principal exportador de veículos para o mundo.

Fruto de um projeto de modernidade, a indústria automobilística se tornou o principal exemplo a ser seguido para reprodução do estilo de vida americano no Brasil,

O projeto de modernidade, denominado fordista, que embasava a implantação e consolidação da indústria automobilística no Brasil, a construção de um modo de vida em que, pelo menos para uma parte da população, o automóvel acabou por ocupar um lugar central em seu projeto societário (LIMONCIC, 1997, p.15).

Os anos 50 iniciava-se com o rodoviarismo impulsionado por medidas estatais, estabelecidas na década anterior. Em consequência de sua consolidação como principal modal de transporte, o setor rodoviário tinha como principal aliado o automobilismo. Essa parceria, rodoviarismo-automobilismo se dava pela imprescindibilidade de um ao outro, ou seja, rodovias eram construídas para serem utilizadas pelos automóveis e estes precisavam de boas estradas para trafegar.

Entre 1945 e 1952, a média anual das importações de produtos ligados à indústria automobilística foi de US\$ 142 milhões, contra US\$ 107 milhões para o trigo e US\$ 115 milhões para petróleo e derivados. Em 1952, a importação de produtos automobilísticos equivaliu a 14,06% de todas as importações brasileiras e, entre 1945 e 1948, os veículos e acessórios cresceram de 2% para 11,4% do total das importações. (LIMONCIC, 1997, p.141).

Com a bandeira da industrialização automobilística erguida a partir de 1950, o apoio dos EUA teve grande relevância no processo da consolidação do setor rodoviário- automobilístico, através de sua assistência técnica e econômica, que ofereciam a possibilidade de financiamento a programas de desenvolvimentos.

Na década de 1940 foram criadas diversas comissões, como a Cook, em 1942, a Abbink, em 1948, ambas com recursos americanos e do governo brasileiro, e o plano SALTE, pelo governo Dutra. Em seu segundo mandato,



Vargas, mais uma vez com o apoio americano, criaria a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) (LIMONCIC, 1997, p.66).

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos – CMBEU foi instalada em 1951, após uma proposta do governo brasileiro aos EUA em 1950, apoiada pelo *Act of International Development*, do Governo Truman. A Comissão era formada por técnicos e funcionários públicos brasileiros e técnicos norte-americanos.

A CMBEU atuou de forma bastante relevante no setor dos transportes, já que os planos elaborados posteriormente à sua criação partiam de propostas realizadas na Comissão.

Essa equipe elaborou, entre 1951 e 1953, um diagnóstico da economia brasileira que apontava o seu ‘estrangulamento’, enfatizando a necessidade de investimentos na área de infraestrutura – por exemplo, o parque de geração de energia elétrica e de transportes – como saída para a disseminação e dinamização da indústria. Em vista disso, a Comissão apresentou 41 projetos de financiamento (visando duas instituições: o Banco Mundial e o Eximbank), da ordem de 387 milhões de dólares, que seriam investidos especialmente em transporte e energia elétrica, setores que viabilizariam a industrialização (PAULA, 2010, p. 151).

Uma das estratégias para impulsionar o parque automobilístico no país, foi o incentivo ao mercado de autopeças. Durante a Segunda Guerra Mundial, a indústria brasileira de autopeças experimentou um crescimento considerável, devido às dificuldades nas importações. Porém, com o fim da guerra e o retorno da liberdade cambial para importações, a indústria brasileira sofreu um retrocesso. Com as dificuldades impostas pelo pós-guerra, foi criada em 1951 a Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis e Similares, que tinha como objetivo principal fortalecer e construir bases sólidas para a indústria automobilística nacional (LIMONCIC, 1997).

Em 1952, outra medida expunha a predileção brasileira ao rodoviarismo- automobilismo, o Plano Nacional de Estímulo à Produção da Indústria de Autopeças e à Implantação Gradativa da Indústria Automobilística. Para realizar esta implantação, o plano tinha três principais objetivos: o primeiro buscava consolidar a indústria de autopeças e acessórios já existentes e o estímulo à produção de insumos; o segundo pretendia desenvolver a indústria de tratores e caminhões e o terceiro e último implantar a indústria de automóveis.

Em relação ao desenvolvimento da política de industrialização iniciada com Getúlio Vargas, o ano de 1955 foi decisivo. Com o suicídio deste, assumiu a presidência Café Filho, e foi durante seu período como presidente que foi aprovada a Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito – SUMOC.

A industrialização se consolida, portanto, a partir de 1955, dentro de uma explícita estratégia estatal de privilégios aos investimentos estrangeiros que



foram canalizados através da Instrução 113 da SUMOC, que isentava do pagamento de taxas de importação de produtos desenvolvidos com alta tecnologia a empresas estrangeiras – leiam-se máquinas e automóveis. Esta ação estatal teria propiciado as condições necessárias ao incremento da produção do setor privado, além de fazer com que o Estado arcasse com os investimentos relativos à expansão energética e de transportes (NUNES, 2011, p.27).

Personagem influente na implantação da indústria automobilística foi o almirante e engenheiro Lúcio Martins Meira. Com a posse de Vargas, em 1951, ele foi nomeado subchefe do Gabinete Militar, e em agosto do mesmo ano assumiu a função de representante da Marinha na Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) da Presidência da República. A CDI tinha como uma de suas subcomissões a de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, criada em 1952, na qual Lúcio Meira era o coordenador. Meira foi o responsável por ser o “homem de ligação entre a burocracia estatal e os empresários ligados ao setor de autopeças” (LIMONCIC, 1997, p. 83).

Defensor da política rodoviária, Lúcio Meira, alegava que a implantação do modal rodoviário seria muito menos custosa do que a do ferroviário. Além disto, também deixou explícita a sua defesa pelo investimento privado no setor, já que afirmava que nenhum outro setor de transportes poderia unificar tão bem esforços públicos e privados, como o rodoviário, pois neste “são capitais individuais que adquirem o material rodante, ou seja, os automóveis e os caminhões, ao invés de uma única empresa ou o Estado, este acaba por se responsabilizar apenas pelas obras de infraestrutura” (LIMONCIC, 1997, p. 99).

Com sua campanha em prol do rodoviarismo-automobilismo, Lúcio Meira, desenvolveu afinidades com Juscelino Kubistchek que após assumir a Presidência da República em 1956 após uma campanha marcada pela promessa de um projeto desenvolvimentista nomeou Lúcio Meira para Ministro do Ministério da Viação e Obras Públicas, o que deixava claro a sua intenção de impulsionar o rodoviarismo e indústria automobilística.

Apesar de ter sua construção iniciada nos 30 a indústria automobilística só viria a se consolidar no governo JK, que tinha no Plano de Metas como indicadores de sucesso o automóvel e as rodovias integradoras nacionais. O Plano tinha como foco o setor de transportes e visava principalmente expandir e melhorar a malha rodoviária. Destacam-se as metas 8 e 9, referentes à pavimentação e construção de rodovias, diferentemente das metas 6 e 7 que tinham como objetivo o reaparelhamento e construção das ferrovias, que não obtiveram sucesso em sua realização.

Reforçando a política rodoviária-automobilística, em 1956, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística Brasileira – GEIA, que havia sido fruto da Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico – CEIMA, do governo Vargas. O GEIA tinha como principal função a implantação e consolidação da indústria automobilística brasileira, através



da centralização de estudos e decisões sobre a mesma. Presidido por Lúcio Meira, o GEIA, foi o órgão responsável por impulsionar o pacto automobilístico e alicerçar o governo JK como responsável pela indústria automobilística do país.

O GEIA impulsionou consideravelmente a participação da indústria automobilística na renda gerada pela indústria de transformação. Antes de sua criação, em 1955, a participação esteve abaixo dos 3%, já em 1958, com 2 anos de sua atuação, a participação alcançou 8%, um acréscimo de 5% em 3 anos, mantendo-se por volta de 10% entre 1959 e 1961. A indústria automobilística tinha como uma de suas principais defesas a aplicação de capital,

(...) a instalação da indústria automobilística era fundamental para mover inúmeras outras indústrias consideradas como de base pelo Plano (Metas 25, da borracha, 19, da Siderurgia, 21, dos metais não-ferrosos), assim como outros setores da economia. (...) Assim, para além destas metas, todas do setor de indústrias de base, do qual fazia parte a indústria automobilística, esta indústria também teve efeitos diretos ou indiretos sobre a Meta 4, produção de petróleo, 5, refinamento de petróleo, sobre todas as metas relativas a transportes, inibindo-as, como as ferrovias, ou estimulando-as, como as rodovias, sobre a engenharia de transportes, além de ter fortalecido o mercado nacional de máquinas de todos os tipos: prensas, tornos, gabaritos, motores elétricos, pontes rolantes etc. (LIMONCIC, 1997, p.111).

Além disso, a indústria automobilística viria dinamizar toda a economia do país e ser o marco da industrialização brasileira. Com o governo JK, já não havia dúvidas da hegemonia do modal rodoviário, que com sua dualidade entre Estado e empresariado, demonstrariam o poder da influência estadunidense sobre o Brasil e da consolidação de uma nova política econômica: o desenvolvimentismo.

REFERÊNCIAS

ARRUDA, José Robson. “A crise do capitalismo liberal”. In REIS FILHO, Daniel Aarão; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste (orgs.). **O século XX. O tempo das crises: revoluções, fascismos e guerras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. v.2.pp. 11-34.

BALDOINO, Luciana Maria Santiago. **A Estrada Ilhéus-Itabuna e o escoamento do cacau: o rodoviarismo no Sul da Bahia e a concorrência com a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (1920-1935)**. Ilhéus: UESC (trabalho de conclusão de curso), 2019.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24497-29-junho-1934-526330-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 jul. 2020.



BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-15093-20-marco-1944-460172-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 jul. 2020.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. (org.). **Transportes no Brasil: síntese histórica.** 2014. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acesso em: 10 maio 2020.

COGGIOLA, Osvaldo. **As grandes depressões (1873- 1896 e 1929-1939): fundamentos econômicos, consequências geopolíticas e lições para o presente.** São Paulo, Alameda, 2009.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo.** São Paulo, 1981. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.

GARCIA, Eugênio Vargas. “**Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil: transição de poder nos entreguerras**”. Contexto int. [online]. 2002, vol.24, n.1, pp.41-71. ISSN 0102-8529. <https://doi.org/10.1590/S0102-85292002000100001>.

HOBSBAWM, Eric J. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

LENIN, Vladimir Ilitch. **Imperialismo etapa superior do capitalismo.** Campinas, SP: FE/UNICAMP, 2011.

LIMONCIC, Flávio. **A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961.** Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MARQUES, Bráulio Paes. **Avaliação do impacto dos contratos de desempenho na vida útil dos pavimentos das rodovias federais brasileiras.** Monografia de Projeto Final, Publicação GPF002/17, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2017.

MARTINS, Margareth Guimarães. **Caminho da Agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil - 1908-1940.** Rio de Janeiro, 1985. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto de V. **Presença dos Estados Unidos no Brasil.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

NATAL, Jorge Luis Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas.** Campinas, SP: 1991. Tese (Doutorado), UNICAMP.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. C. (orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil.** Dourados: Editora UFGD, 2011. p.30.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.** (Tese de Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2000.



PAULA, Dilma Andrade de. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. In: Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul, 2010.

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.p.88.

POLICARPO, Mauricio Aquilante; SOUZA, Rita de Cássia Martins de. **“Logística de transportes e modernização do território: a importância dos planos viários nacionais para a efetivação geoestratégica da mesorregião do triângulo mineiro/alto Paranaíba”**. *Caminhos de Geografia*, [S.L.], v. 20, n. 69, p. 1-19, 27 maio 2019. EDUFU. <http://dx.doi.org/10.14393/rcg206940494>.

PONTES, Kátia Vinhático. **O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)**. Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.

SANDOVAL, Marco Antônio Leite. **Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. 2012. Disponível em: <https://transportadormineiro.files.wordpress.com/2012/09/historico-do-planejamento-de-transportes.pdf>. Acesso em: 05 jul. 2021.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil - século XX**. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1993.

**A utilização e reprodução de imagens, figuras, mapas, tabelas, gráficos, dados e citações neste artigo é de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es). A Equipe Editorial da Revista Historiador, bem como os revisores, não tem qualquer responsabilidade sobre as escolhas realizadas pelo(s) autor(es).*