

Associação Nacional de História – ANPUH
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

Cruzeiro e a propaganda do desenvolvimentismo:
progresso no governo JK

Jorge Luiz Romanello*

Resumo O Objetivo deste trabalho é analisar a propaganda do “desenvolvimentismo” – conforme o modelo praticado por Juscelino Kubitschek - através das fotografias da construção de estradas de rodagem veiculadas na revista *O Cruzeiro* do período de 1954 a 1961.

Palavras chave Desenvolvimentismo, Estradas de rodagem, Revista *O Cruzeiro*,

Abstract – This paper analyses the propaganda of the ‘developmentism’, according to the model implemented by Juscelino Kubitschek, expressed by the pictures of the roads building published in the magazine *O Cruzeiro* during the period 1954-1961.

Palavras chave Developmentism, Roads building, Magazine *O Cruzeiro*

O tema das estradas está presente no imaginário brasileiro desde os primórdios da colonização. Assumindo feições próprias nos diversos períodos da história do país, incorporou-se ora à imagem dos bandeirantes, ora à imagem do moderno capital agro-exportador.

Representado entre meados do século XIX e meados do século XX principalmente pelas estradas de ferro – que facilitavam o acesso a regiões até então inacessíveis à produção capitalista, ao mesmo tempo em que permitiam o fluxo do café, aos portos – estas vão incorporar-se à paisagem a partir do momento em que começam a ser instaladas.

De acordo com Norman Gall e José Carlos Mello, “por volta de 1913 o Brasil já havia construído o décimo maior sistema ferroviário do mundo” (GALL e MELLO, 2004 ; 2)

Questão polêmica e complexa, a construção e manutenção de estradas de rodagem tornou-se, no decorrer do século XX, a principal infra-estrutura dos transportes do Brasil, definindo parcialmente o próprio modelo de desenvolvimento do país. Imbricavam-se nela o desenvolvimento da indústria do petróleo e da indústria automobilística, entre outras.

A partir da década de 1940 o desenvolvimento de malhas de estradas de rodagem passou a ser considerado fundamental para o desenvolvimento, uma vez que a implantação de trilhos era lenta e cara, o crescimento da indústria automobilística e as mudanças no capitalismo após a crise de 1929 contribuíram para o redirecionamento do modelo de transporte para as rodas dos caminhões, o que facilitou a substituição dos trilhos. “O

abandono do transporte ferroviário e os investimentos públicos na construção de estradas de rodagem eram justificados pelos governantes como forma mais rápida e de menor custo para a integração física do território brasileiro.” (BORGES, 2002; 02)

Durante a ditadura de Getúlio Vargas, a construção de estradas enquadrava-se nos projetos de integração e desenvolvimento do país.

O Plano Rodoviário Nacional, elaborado em 1938 pelo ditador Vargas, projetava a implantação de uma rede de transportes que integraria o território brasileiro por meio de estradas de rodagem. Para o Centro-Oeste, o tronco rodoviário federal mais importante seria a construção da rodovia transbrasiliana, considerada a "coluna dorsal" do país e que cortaria o Estado de Goiás de Norte a Sul. (BORGES, 2002; 03)

No decorrer daquela década essa tendência vai se ampliando enquanto as ferrovias vão sendo abandonadas. Os transportes passam a utilizar cada vez mais as estradas.

Dessa forma, a conquista do Oeste se fez basicamente sob as rodas de automóveis e caminhões. A Fundação Brasil Central - órgão criado pelo governo Vargas para coordenar a chamada "Marcha para Oeste" - deu início à construção de uma infra-estrutura viária nos estados de Goiás e Mato Grosso baseadas em estradas de rodagem. (Idem 04)

No período estudado as estradas eram concebidas rápida de forma, e realizadas em ritmo vertiginoso, o que concorreu para que provocassem grande impacto nas regiões por onde passaram – seja facilitando a colonização de grandes áreas outrora inacessíveis a agricultura e a pecuária, seja pela própria magnitude das obras que somaram dezenas de milhares de quilômetros de matas derrubadas.

A análise da fonte permite perceber a forma como se articularam e manipularam os elementos do imaginário da natureza, com a finalidade de transformar a execução de projetos viários em uma verdadeira guerra. Com isso, privilegiavam-se maneiras específicas de abordar os fatos de forma a poder dignificar o trabalho dos dirigentes políticos, engenheiros e dos operários, todos envolvidos, dessa forma, numa luta pelo progresso nacional ou pelo bem estar das populações servidas por essas estradas.

Envolvidos no que se pode configurar como uma batalha épica contra a natureza – entendida como força hostil –, os construtores tornavam-se um tipo de “agentes do progresso”. Assim, homens aparelhados por machados, espingardas e pelos “monstros de aço”, os tratores, motoniveladoras e outras máquinas, devastavam matas e rasgavam traçados de terra – o que naquele momento era considerado de forma positiva como sinônimo desbravamento de selvas e sua integração à civilização –, atos que eram apresentados pela

revista *O Cruzeiro*. como uma vitória sobre as dificuldades técnicas que vales e montanhas colocavam à sua realização.

O tipo de cobertura realizada pela equipe da revista sobre este tema, principalmente na forma como foram elaboradas após 1957, revela também uma incrível simetria com o gigantismo associado ao projeto desenvolvimentista propagado por Juscelino Kubitschek. Além disso, o que se verá, será a criação e a valorização de uma variedade de heróis, mais apropriados às páginas da história da construção do Brasil. O cenário, quase invariavelmente a floresta ou a geografia, acidentada.

Nessa perspectiva, formava-se um exército quase mítico, cujo comandante maior era o próprio presidente, que, assessorado por oficiais do exército, engenheiros e trabalhadores braçais, fazia o que parecia impossível, construía as estradas.

Pesava nesse modelo de cobertura dedicado ao governo de JK uma série de relações de interesses que vinculavam Assis Chateaubriand – proprietário e diretor dos Diários Associados – ao presidente.¹

O assunto não aparecendo de forma freqüente durante os anos de 1954 e 1956, porém com o decorrer dos anos será integrado ao rol dos temas que merecem tratamento especial por parte de *O Cruzeiro*, até passar por fim a fazer parte do coro evangelizador da modernidade, juntando-se à cobertura sistemática de outros assuntos como a industrialização ou a construção de Brasília.

O próprio aumento do volume das obras, no final da década de 1950, passa a fornecer muita matéria-prima para sua inserção de forma mais cotidiana na revista. O farto material visual produzido para as reportagens permitiu que a revista explorasse o tema de todos os ângulos, desde os mais simples até os mais singulares e inusitados.

Olhado de maneira retrospectiva o conjunto das reportagens permite perceber que ele se articula em fases. Na primeira – anterior a 1957– o assunto apresentou-se mais na ordem das denúncias sobre o estado em que se encontravam as estradas. Outra fase compreende os anos de 1957 e 1958, quando são realizadas apenas algumas reportagens, mas

¹Fernando Moraes comenta que as relações entre Chateaubriand e JK remontam ao seu período como governador do estado de Minas Gerais, aprofundando-se por ocasião de sua candidatura à presidência da república, quando o empresário vislumbrou grandes ganhos com a venda de propagandas dos órgãos pertencentes aos diários associados. Essas relações levaram, por exemplo, a que Juscelino, eleito presidente, nomeasse Assis Chateaubriand - que não possuía qualquer qualificação diplomática - para o cargo de Embaixador do Brasil em Londres. (MORAIS, 1994: 599-600). Além disso, podem ser encontradas diversas referências a respeito das complexas relações entre JK e Chateaubriand, em CARVALHO, e outros autores arrolados por SILVA, 2003.

que já começam a aparecer os discursos sobre a imponência das construções. E finalmente, os anos de 1959 e 1960, quando há um aumento significativo de seu número – além das mudanças em sua própria qualidade – nas matérias publicadas. Também nesse período as diversas inaugurações criavam situações para a propagandas sobre o poder realizador da figura do presidente que executava esses verdadeiros “feitos nacionais”.

Em *Rio Belo Horizonte em sete horas. Respira Minas Gerais*. Três fotos em 2 páginas dividem com o texto o espaço da reportagem, cujo foco principal é um viaduto e uma ponte, partes do conjunto de construções congêneres de alcance nacional composto por “nada menos que 757 metros de obras de arte foram construídas pelo atual governo no ano passado. Entre essas obras, a mais importante é o Viaduto do Córrego das Almas”.²

*As fotos foram tiradas de uma perspectiva lateral, à distância, de forma a aproveitar ângulos que valorizassem o engenhoso viaduto, construído em curva. Emoldurado pela paisagem, que fornece a escala para o seu tamanho, esse contexto estabelece ainda uma dimensão para as dificuldades envolvidas em sua execução.*³

Qualificações como “obras de arte” conferiram a essas pontes e viadutos o status de objetos especiais, colocando-os na condição de melhores produtos da engenharia nacional que complementavam as estradas nos lugares chave, agindo como elos principais de cadeias complexas; eram a única maneira de as estradas dominarem a geografia acidentada, permitindo o fluxo de automóveis e caminhões por lugares antes impossíveis.

Estradas da selva: rodovias nacionais a serviço do imaginário da nação

A construção da rodovia Belém-Brasília resgatava parte do projeto do programa de Getúlio Vargas de construir a rodovia “Transbrasiliana”.

Quando o Governo Kubitschek criou a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás), em maio de 1957, mais de 400 quilômetros da transbrasiliana já se encontravam abertos ao tráfego em Goiás. [...] projeto rodoviário [que] seguiu a experiência da construção de Brasília e tornou-se mais uma bandeira ideológica do desenvolvimentismo de JK. A estrada foi implantada por administração direta. [...] Depois de concluída, com uma extensão de 2.123 quilômetros, a Belém-Brasília traçou uma linha perpendicular no mapa do Brasil. Conjugada à outras rodovias federais, a estrada cruzou o país de Norte a Sul tornando-se a principal via de penetração na Amazônia Legal. (BORGES, 2002; 06)

² *O Cruzeiro* 02/02/1957. Reportagem de Augusto Villas Boas. P.42 e 43..

³ Sendo ângulo recorrente em várias reportagens, o enfoque dos viadutos recém construídos no final da década de 1950 evidencia a relação com um padrão de imagens produzidas no final do século XIX. Fotos da construção de viadutos ferroviários em São Paulo, particularmente uma vista da construção do viaduto Grota Funda, em 1890, tirada por Marc Ferrez, que também privilegiam a obra humana em meio a uma geografia peculiar. São detalhes da construção, trechos que vencem lances de precipícios, muito semelhantes aos viadutos que se viam fotografados em reportagens de *O Cruzeiro* do período estudado.

No final de 1958, a construção dessa estrada produzia uma reportagem intitulada *Monstros de Aço Abrem a Rota Belém-Brasília*⁴, e com ela se inaugurava uma longa série de reportagens sobre a construção de estradas em meio a selvas, criando uma espécie de hino de louvor público.

O texto reforça a concepção, relacionando o desmatamento produzido pela abertura da estrada a um ato de progresso.

*A selva amazônica que desafiava o progresso desde os tempos do Grão-Pará, está sendo afinal dominada pela máquina e pelo homem. Centenas de quilômetros de modernas rodovias cortam a selva bruta, transmitindo o fluxo de civilização ao “hinterland” caboclo, escravizado pelo mono-extrativismo da borracha. Um punhado de homens está mudando a fisionomia da Amazônia para integrá-la na unidade geográfica e econômica do país.*⁵

Tais concepções integravam-se em um contexto onde todos os atos em favor do desenvolvimento econômico – entre eles a devastação da natureza – eram justificáveis. A idéia de um objetivo maior, cujos resultados produziriam benefícios a toda a sociedade, tornava-se um alibi, que se estendia da política à cultura, ocupando intersticialmente os discursos.

O desenvolvimento, mais que uma política governamental, significava um programa social de enorme abrangência, energia e originalidade. A idéia de desenvolvimento econômico penetrava a consciência de cidadania, justificando cada ato de governo, e até de ditadura, e de extinção da natureza. Acima de tudo, nas representações do Estado, nos meios de comunicação e no imaginário popular, o desenvolvimentismo econômico se vinculava à erradicação da pobreza. (DEAN, 1996; 281.)

A partir de 1959, institui-se um período pródigo na veiculação de reportagens sobre o tema. Mas talvez, mais importante que a quantidade de artigos veiculados, seja a introdução de outras modalidades de discursos. É certo que elementos que já integram o imaginário da construção das estradas continuarão presentes, mas outros se incorporam e, devido a sua repetição, permitem entrever novos conteúdos.

Os discursos elaborados a partir daí ora articulam o momento a uma versão heróica da história da colonização do Brasil, ora reafirmam a batalha contra a selva.

Na reportagem *Nossa Senhora da Selva Abençoa a Belém Brasília*⁶ por exemplo, os operários formam *Uma Legião de Bravos Faz História do Brasil no Inferno Verde*, enquanto um intelectual presente discursa *numa clareira aberta na mata, que está sendo*

⁴ *O Cruzeiro* 11/10/1958. Texto de Arlindo Silva e fotos de Ubiratan de Lemos. P.60-64 r.

⁵ *O Cruzeiro* 11/10/1958. Texto de Arlindo Silva e fotos de Ubiratan de Lemos. P.60.

⁶ *O Cruzeiro* 07/03/1959. Texto de Arlindo Silva e fotos de Ubiratan de Lemos. P. 38-41.

usada como de campo de pouso, o Reitor Pedro Calmon rememorou feitos heróicos da colonização do Brasil. Em outro momento.

Já o presidente comemora o feito de integração de áreas antes inóspitas ao Brasil moderno: *VIVA O BRASIL, disse JK ao hastear a bandeira na selva. Ato civilizador por excelência, ao realizá-lo, JK simbolicamente anexava ao Estado brasileiro uma nova região.*

Embora essa região já integrasse formalmente a nação, no nível do imaginário pertencia a um lugar obscuro e pouco definido – porque pouco habitado ou totalmente desabitado. A selva, considerada do domínio dos animais selvagens e dos índios, estava portanto fora da unidade nacional de fato.

Assim, ao fundar-se a estrada que cortava a selva, colocava-se fim às sombras que envolviam “terras onde nunca tocara a luz do sol”, e na medida em que se desenvolviam projetos de colonização das margens da rodovia – implementados muitas vezes a partir da fixação dos próprios operários que a construíam –, povoava-se o deserto, impedindo-se com isto que elas se tornassem dutos isolados de civilização em meio à imensidão de matas selvagens.

Em *BR2: estrada da integração nacional*⁷, o destaque das imagens recai nas proporções do corte do traçado da estrada. A ênfase principal das fotos é para as mais de 800 máquinas gigantes [...] que custaram mais de 2 bilhões de cruzeiros, unidas para formar *A maior concentração de máquinas da América do Sul*, que juntas movimentam um *Volume de terra sete vezes maior do que o desmonte do morro de Santo Antônio*.

De outro lado, as legendas reforçam os discursos inaugurados meses antes. A perspectiva de luta, batalha heróica contra as forças da natureza, realiza-se também na execução deste trecho de obra, pois trata-se de uma

[...] verdadeira epopéia a construção do trecho São Paulo-Curitiba.
[...] Penetração da mata virgem derrubando árvores gigantescas [...]. Os esforços quase sobre-humanos desenvolvidos pelos engenheiros do DNER e das cinco firmas empreiteiras.

Ainda em setembro do mesmo ano, vazado em branco, em grandes letras brancas sobre uma foto aérea, muito escura, que sangra duas páginas, o título *Belém-Brasília: a selva vencida*⁸ retoma o assunto. Em meio a uma densa vegetação, uma fenda larga e clara totalmente desmatada e uma clareira onde se vêem alguns casebres representam a estrada. Abaixo, outra foto menor mostra⁹ quando *Whaldir Bohund*. Logo abaixo, o texto-legenda

⁷ *O Cruzeiro* de 09/05/1959. Texto de Eduardo Santamaría e fotos de Raymundo Felix. P.63-69.

⁸ *O Cruzeiro* 12/09/1959. Reportagem de Benjamin Soares Cabello e Fotos de Jean Solari. P. 64-72.

⁹ Trata-se de um corte de foto de arquivo, publicada originalmente em 07 de março de 1959, por ocasião da solenidade de derrubada da última árvore no trecho. *Nossa Senhora da Selva abençoa a Belém-Brasília*,

confirma a vitória do homem, sua conquista em uma luta de titãs e o benefício que sua construção trará à região. *A Belém-Brasília é uma realidade – Epopéia daqueles que venceram a Floresta amazônica. Em 60, a Amazônia ligada ao resto do País por via rodoviária e integrada na economia nacional.*

Nas páginas seguintes, uma série de fotos mostram, em detalhes, homens e máquinas em seus esforços para vencer a lama e a mata, enquanto as legendas complementam as informações afirmando que, *Apesar do lamaçal, máquinas funcionam em novos lanços e Moderna máquinas funcionam 24h por dia na terraplenagem*, ou ainda *Mesmo onde há máquinas, o esforço do caboclo é indispensável*. Além delas, as fotos aéreas destacam localidades que a construção de pontes envolve no “processo civilizador”. E os títulos reafirmam o porte da batalha empreendida contra a natureza, onde *Árvores de até dois metros de espessura eram comuns como barragem na abertura da estrada*.

Tratando da construção da rodovia Acre–Brasília, BR 29 em 1960, *Ritmo JK na Trilha de Rondon* foi uma das mais significativas reportagens daquele ano, retomando a estética utilizada anteriormente em *Monstros de Aço*, em mais uma cena de mata sendo arrancada. Desta vez, na foto manchete, um trator focado lateralmente em um plano fechado mostra uma mata de pequeno porte sendo arrancada.

DEVORANDO A FLORESTA AMAZÔNICA - Um trator avança plena floresta, levando de vencida as árvores. Abrindo clareiras na mata amazônica, em regiões até então consideradas impenetráveis, nada menos que 950 Km de selva serão rasgados numa largura de 60m. O trabalho de desmatamento obedece a um regime de “rush” progredindo numa base de 14 Km por dia, e, segundo os planos, deverá estar concluída a 29 de junho.

Surge novamente a oportunidade de valorizar o esforço do “trabalhador sem nome”, pois o operário da construção representa a região de onde vem: *O Nordeste é também herói dessa outra história épica*.

Alguns dos exemplares desses “destemidos”, formando a *Cena de um emocionante desfile de quase mil operários que acabaram o desmatamento de um trecho, em um ombro eles conduzem a garrucha e, no outro, o machado*. Aparecem duplamente armados para enfrentar a batalha contra a selva, representada por árvores e animais selvagens. Segundo a reportagem, o “caboclo soldado” estaria contribuindo para a conclusão da epopéia das epopéias, uma vez que a *BR29 é o Lance Mais Dramático da Marcha Brasileira Para o Oeste*.

O ato solene de derrubada da “última árvore” instituído no cerimonial presidencial desde a realização de ato semelhante no ano anterior, na estrada Belém-Brasília – repete-se ritualmente na reportagem *Acre-Brasília: última árvore*.

Veiculada no breve espaço de uma página, com cinco fotos, na seção *Um Fato em Foco*, a reportagem retrata o “grande momento da epopéia”. Mais uma vez o presidente JK aparece, retratado em vários ângulos, pilotando um possante trator de esteiras dotado de plaina frontal. Sob seu comando, a máquina, maior que a usada na outra ocasião, arremete contra um Jatobá, árvore frutífera da flora brasileira, escolhida como marco derradeiro da realização humana de conquista da selva.

Na maior imagem do conjunto, apresentada em dimensões acentuadamente verticais – indício de corte em laboratório –, constitui-se uma cena de grande força simbólica, determinando a submissão da natureza pelo homem. Nela, JK caminha da área da raiz da árvore – do ponto onde foi arrancada, envolta ainda em mato – em direção à câmera. A “caminhada vitoriosa” do presidente cria um ângulo de abordagem aparentemente inédito até então. Descentrando o foco principal da ação do ato de derrubada da árvore pelo trator pilotado por JK – já utilizado em outro momento –, condensa diversas nuances do imaginário da natureza, tocando ainda em diversos outros.

*Asfalto em Trilha de Bandeirantes*¹⁰, publicada no mês seguinte, é uma extensa e detalhada reportagem sobre as qualidades da então recém inaugurada rodovia Fernão Dias. Ligando os estados de São Paulo, Minas e Guanabara a Brasília, esta rodovia serviu, segundo a edição, para enfeitar o panorama da região onde fora construída, pois com ela a *Paisagem mineira ficou mais bonita*.

Por outro lado, valoriza-se o aspecto inovador da questão, a beleza da própria rodovia. Isso é anunciado em subtítulo de sentido ambíguo que afirma que a *Paisagem mineira ficou mais bonita com a abertura da BR55*, e tornou-se conceito explícito mais adiante, em legenda que atesta essa qualidade da estrada, que teria servido para valorizar o panorama no qual ela se insere em sua complexidade, integrando ela mesma a natureza em função de sua engenharia harmônica e das preocupações paisagísticas tomadas na elaboração de seu projeto.

Ora vencendo as montanhas do centro de Minas, ora cortando as baixadas sul mineiras e paulistas. A Fernão Dias oferece (sempre) um panorama de rara beleza

¹⁰ *O Cruzeiro* de 08/10/1960. Texto de Ênio do Amaral e fotos de José Nicolau P.102-109.

perto de Belo Horizonte, abre-se em duas pistas com jardins internos que mostram não terem seus construtores esquecido seus aspectos estéticos A estrada é bonita.¹¹

Estruturavam-se, assim, partes importantes da teia econômica e cultural que se formava. Nelas entrelaçavam-se a indústria consumidora de petróleo, energia elétrica e minérios, e produtora de uma variedade de bens, entre elas automóveis e caminhões, que necessitavam de estradas que interligassem regiões. Nas pontas dessas estradas, as cidades grandes e médias e, entre elas, as pequenas localidades que formavam a paisagem do Brasil Rural.

Referências

BORGES, Barsanulfo Gomides. Os Meios de Transportes na Ocupação do Oeste Brasileiro. <http://www.sbpnet.org.br/eventos/54RA/TEXTOS/UFG/UFG%20Basanulfo%20Borges.htm> capturada em 23 dez. 2005, 13:20:45 GMT.

DEAN, Warren. A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Cia das Letras, 1996

GALL, Norman; MELLO, José Carlos. *O Brasil poderá vencer os altos custos da negligência e do corporativismo?* Encruzilhada nos transportes. Publicações - braudel papers - edição nº19. <http://www.braudel.org.br/paper19.htm> Capturado em 29/01/2006, 18:39.

MORAIS, Fernando. *Chatô o Rei do Brasil: A vida de Assis Chateaubriand*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994

SILVA, Adriana Hassin. *A modernidade em alvorada: Brasília e a imagem do Brasil moderno no fotojornalismo d'O Cruzeiro e da Manchete (1956- 1960)*. 2003. Dissertação (mestrado). UFRJ, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – IFCS, Rio de Janeiro

¹¹ Idem