

## **13ª Mostra da Produção Universitária**

Rio Grande/RS, Brasil, 14 a 17 de outubro de 2014.

### **O HOMEM FAZ O SEU CAMINHO: UM ESTUDO A RESPEITO DAS TRANSFORMAÇÕES GERADAS PELA RODOVIA PRESIDENTE KENNEDY**

**KATZ, Elvis Patrik  
FUÃO, Juarez Rodrigues  
elviskatz@yahoo.com.br**

**Evento: Congresso de Iniciação Científica  
Área do conhecimento: História do Brasil**

**Palavras-chave:** BR 386, transformações econômicas, produção

## **1 INTRODUÇÃO**

O presente trabalho visa refletir acerca dos efeitos provocados pela pavimentação do primeiro trecho da atual Rodovia Leonel de Moura Brizola/BR-386, que ocorreu entre 1953 e 1967. Conhecida como Estrada da Produção e batizada em 1967 de Rodovia Presidente Kennedy, ela trouxe impactos nos mais variados setores sociais da época, com ênfase para a economia e a política das populações marginais. Nosso estudo concentra-se no maior trecho da estrada, que vai da cidade de Tabaí até o município de Sarandi, cortando em uma reta diagonal, o estado Sul-Rio-grandense. Tal temática justifica-se na medida em que diz respeito aos moradores da região, as transformações no seu modo de vida em decorrência das obras e os resultados atuais desse fenômeno histórico. Hoje, a rodovia federal é importante rota de exportação da produção agrícola advinda do noroeste gaúcho, tendo significado econômico notável para o local.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

Nosso referencial teórico é o materialismo histórico, dado o nosso anseio pela visão de totalidade (Lukács, 2012) e a intenção de perceber as interferências do meio nas vidas das pessoas da época. Além disso, entendemos necessário pensar sobre o papel da História do Tempo Presente, caracterizada por Padrós (2004) como um dos “subperíodos [da História Contemporânea] que, por sua vez, apresentariam lógicas diferenciadas [de abordagem].” A natureza dessa abordagem exprime-se pela “contração cronológica, tipo de fontes, especificidade dos seus objetos, etc.” (Cf. PADRÓS, 2004. p. 201).

Outro destaque deve ser feito com relação ao objeto de nosso trabalho: trata-se da singularidade da análise da memória coletiva, que observamos em busca dos efeitos do processo histórico anteriormente mencionado. Segundo Pollak (1989, p. 1) “não se trata mais de lidar com os fatos sociais como coisas, mas de analisar como os fatos sociais se tornam coisas, como e por quem eles são solidificados e dotados de duração e estabilidade.” A memória coletiva, portanto, deve ser entendida em meio as disputas por legitimidade de seu discurso; nesse sentido, a história oral oportuniza que aqueles que não foram contemplados pela “Memória oficial” possam ter seu espaço reconhecido enquanto construtores de sua memória coletiva (Cf. Pollak, 1989. p. 1 – 2).

## **3 MATERIAIS E MÉTODOS (ou PROCEDIMENTO METODOLÓGICO)**

## **13ª Mostra da Produção Universitária**

Rio Grande/RS, Brasil, 14 a 17 de outubro de 2014.

Devido à natureza da temática, utilizamos dois tipos de metodologias. A primeira é a história oral, tendo em vista que a problemática exige e ao mesmo tempo oportuniza o uso deste tipo de relato. Nossos entrevistados são moradores das margens da estrada e pessoas que declararam ter sentido o impacto da construção. Como fontes complementares, temos a imprensa e a documentação oficial encontrada nos órgãos do Estado. Num segundo momento, quando da apreciação dos dados obtidos, partiremos para a análise de conteúdo, método que permite a crítica eficiente de um grande número de fontes, assim como a boa utilização destas informações para o entendimento do processo em questão.

### **4 RESULTADOS e DISCUSSÃO**

Economicamente, os resultados parciais da pesquisa apontam para a formação de um comércio voltado para a rodovia. Outro fator é o das desapropriações, vistas como necessárias para a execução da obra e que geraram certas tensões naquele momento. A valorização das propriedades marginais à estrada e a questão do transporte da produção agrícola também são efeitos perceptíveis: o primeiro influencia até hoje na região e o segundo beneficiou não somente os grandes produtores, inclui-se, da mesma forma, a agricultura familiar. No campo político constata-se que das 14 cidades pela qual o trecho rodoviário perpassa hoje (de Tabaí até Sarandi), oito delas emanciparam-se após a pavimentação, o que demonstra que a Presidente Kennedy contribuiu estrategicamente para que estas cidades conseguissem se afirmar como independentes.

### **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A motivação primordial em qualquer construção de estrada é, fundamentalmente, interligar um lugar a outro. Isso significa dizer que a pavimentação da BR 386 integrou diferentes localidades do Rio Grande do Sul, promovendo uma nova ordem política e econômica na referida região. Outro fator, é que ela também serviu como difusora de cultura, espalhando costumes e causando impacto. Deve-se notar, ainda, que esse fato é uma ruptura no modo de vida das pessoas da região, uma ruptura profunda tendo em vista a imutabilidade característica das sociedades camponesas.

### **REFERÊNCIAS**

- LUKÁCS, Georg. História e Consciência de Classe: estudos sobre a dialética marxista. 2 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes. 2012.
- POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. Revista Estudos Históricos, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.
- PADRÓS, Enrique Serra. Os desafios na produção do conhecimento histórico sob a perspectiva do Tempo Presente. Anos 90: revista do Programa de Pós-Graduação em História. Porto Alegre. Vol. 11, n. 19/20 (jan./dez. 2004), p. 199-223, 2004.