

WOLFE, Joel. **Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity**. New York: 2010, 269 p.

Gilmara Yoshihara Franco

Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"/FRANCA

Correspondência:

Programa de Pós-Graduação em História

Av. Eufrásia Monteiro Petraglia, 900 - Jd. Antonio Petraglia – CEP: 14409-160 Franca/SP

E-mail: gilmara_franco@yahoo.com.br

Os resultados da pesquisa que Joel Wolfe, professor da University of Massachusetts, apresenta no seu mais recente livro, *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity* demonstram a análise de um objeto ainda pouco estudado no Brasil: os carros. A originalidade da narrativa é o fato de que ela se debruça sobre a análise do processo de modernização brasileira através de um produto de consumo. Nesse sentido, o autor vai na contramão dos estudos que partiram do café como sendo a grande fonte geradora de riqueza e que deu início à modernização no Brasil, focando o carro e não o café- como elemento propulsor da modernização no país. Ao longo do texto, Wolfe traça um panorama da relação que os brasileiros desenvolveram com o universo automobilístico no decorrer do século XX e os significados dessa relação para a modernização do país.

A intenção de Wolfe é demonstrar que, embora tenham surgido como verdadeira "panaceia", causando inclusive espanto e curiosidade logo que desembarcaram no Brasil, no início do século passado, os carros propiciaram a formação de uma rede de comunicação, ligando as maiores cidades do país, situadas em sua grande maioria próximas ao litoral, ao interior tido como "incivilizado", ou seja: a opção pelo carro como meio de transporte implementou um grandioso sistema de estradas de rodagem e contribuiu para conectar os grandes centros urbanos com áreas que, em geral, eram de difícil acesso e que não dispunham de um meio de transporte rápido e eficaz como as ferrovias.

O argumento central de Wolfe é de que a chegada dos carros, a instalação de fábricas de automóveis no Brasil, a adoção do sistema de transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário e, posteriormente, a criação de novos postos de trabalho que

consolidaram uma categoria bem remunerada e socialmente atuante, ligada ao automobilismo, propiciaram debates sobre a necessidade de unificar fisicamente a nação e imprimiu um novo caminho ao processo de modernização no Brasil ao longo do último século.

Embora o início do texto careça de uma análise mais profunda acerca das questões políticas presentes na virada no século XIX para XX, momento de implementação da República no Brasil, em que os republicanos projetavam alternativas para o sistema de transportes do país, o autor faz uma caracterização bastante interessante da atmosfera urbana nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo quando da chegada dos primeiros automóveis em solo brasileiro. No primeiro capítulo aponta, por exemplo, a chegada do primeiro automóvel ao Brasil, importado por Alberto Santos Dumont e o impacto que a novidade causou na população que olhou deslumbrada para aquela nova tecnologia.

Os carros eram, naquele momento, objeto de luxo, importados por membros da elite que amealhou fortuna com o plantio de café e com a nascente indústria. Se inicialmente causaram espanto na população, logo deixaram de ser "exóticos" e passaram a compor a paisagem urbana, assinala o autor.

A divulgação do produto que era o sonho de consumo da elite, ainda nas primeiras décadas do século XX, ocasionou o surgimento de revistas como a *Auto-Propulsão*, *Auto-Sport*, *Revista de Automóveis*. A badalada revista *Fon-Fon!* também noticiava, costumeiramente, matérias sobre o estilo moderno que os carros inspiravam ao desfilar pelas ruas de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. Entre os mais destacados escritores, como João do Rio e Olavo Bilac, a adesão àquele produto que simbolizava a modernidade foi incontestável.

De acordo, ainda, com Joel Wolfe, essas novas tecnologias moldaram não apenas o imaginário brasileiro, mas ampliou a possibilidade de comunicação entre as mais distantes regiões. Automobilismo tornou-se muito mais do que um interesse em carros e condução, tornou-se também um conjunto de ideias sobre o futuro do Brasil.

Além de um novo segmento de mídia, ao longo das décadas de 1910 e 1920, o aumento crescente de automóveis, especialmente o Ford T, mobilizou proprietários para formação de associações como o Automóvel Clube do Brasil, propiciou o surgimento de novos personagens no mercado de trabalho como mecânicos e *chauféres*, impulsionou a extração de matéria prima como o látex, da região norte do Brasil, utilizado na fabricação de componentes dos carros, como a fabricação de pneus. Em pouco tempo, o mercado brasileiro chamou a atenção de montadoras como a Ford.

Todavia, o processo de consolidação do carro como meio efetivo de transporte não foi necessariamente fácil. Joel Wolfe destaca a situação do sistema viário brasileiro do início do século XX e nota que a maioria das estradas remontava ao tempo das antigas *Entradas*. Em outras palavras, segundo o autor, para consolidar o automóvel como ferramenta de comunicação e transporte seria necessário implementar um sistema viário que desse o suporte para o tráfego de carros.

Analisando a construção das primeiras estradas de rodagem, Wolfe se centra menos nas atitudes políticas e atém-se mais detidamente nas ações realizadas pelos entusiastas e negociantes que apostavam no carro como uma alternativa para o sistema de transporte e para a integração da nação. A crença, segundo Wolfe, era que "*a unificação nacional poderia, não só impulsionar o desenvolvimento econômico aumentando significativamente o mercado interno, mas também diminuir a probabilidade de um conflito entre comunidades rurais e urbanas*" (p. 34/35).

Os dois primeiros capítulos demonstram que a tarefa de promover o debate para difundir o uso dos carros mobilizou a ação de membros dos Automóveis Clubes, sediados nas principais capitais do Brasil. Essas associações promoveram exposições de carros, inicialmente em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre e, posteriormente, em outras regiões do país. A propaganda automobilística era destaque também em face da realização de incursões e disputas entre motoristas que se aventuravam, desbravando caminhos que, posteriormente, tornaram-se estradas conhecidas, como a Rodovia Presidente Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro. Esses *raids* eram amplamente noticiados pela imprensa e os leitores que acompanhavam as aventuras pelos jornais acabavam sendo conquistados pela magia provocada pelo "ronco" dos motores.

A instalação da primeira linha de montagem da Ford no Brasil, ainda na década de 1920, e o uso cada vez mais comum dos caminhões para o transporte de cargas e mercadorias contribuíram para transformar a imagem do carro de objeto de luxo para meio de transporte, assinala o autor. Ele nota ainda que o crescente entusiasmo dos brasileiros com a instalação de um sistema viário, capaz de ligar as mais diversas regiões do país, acabou se traduzindo no *slogan* "governar é construir estradas", utilizado pelo candidato a presidente da República, Washington Luís, eleito em 1926.

Para Wolfe, gradativamente os brasileiros adotaram aspectos do fordismo e do americanismo, resignificando-os ao sabor de suas intenções. "*Abraçar essas ideias foi parte e parcela do projeto modernista de construção da nação. Brasileiros pegaram os componentes da cultura do Fordismo e Americanismo que eles acreditavam que melhor servia para suas necessidades*" (p. 59).

Tais ideias também se traduziram na iniciativa feita por Henri Ford, a partir de concessão do governo do Pará na década de 1920. Com objetivo de extrair látex para fabricação de borracha, Ford criou a cidade de Fordilândia e, posteriormente, Belterra, estabelecendo no cotidiano dessas localidades os princípios fordistas. Embora as cidades não tenham prosperado, o texto nos permite inferir que a iniciativa de sua criação demonstra o fascínio que a modernidade, representada por esses conceitos, exercia sobre a elite brasileira.

Do quarto capítulo em diante, Wolfe se concentra na ação empreendida pelo governo federal para tornar o sistema de transporte brasileiro viável e analisa os desdobramentos sociopolíticos e econômicos desse processo. Nesse aspecto, destaca o papel desempenhado por Getúlio Vargas, qualificando-o como um político modernista, observando que Vargas "*sempre manteve o foco na unificação do Brasil e fomentou um*

amplo senso de nacionalismo" (p.91). Naquele contexto, a chamada Marcha para Oeste, que tinha como objetivo "ocupar" as regiões interiores do Brasil, era também uma fonte para a ampliação do uso dos carros e aumento de estradas para conectar o país.

Dentre as ações realizadas ao longo da chamada Era Vargas, com a finalidade de expandir o sistema de transportes, o autor enumera: 1) a criação de setores específicos para cuidar da questão viária brasileira, como o Departamento Nacional de Estrada de Rodagem, em 1937; 2) o incentivo ao turismo interno através das novas estradas, com a divulgação de hotéis, restaurantes e guias de viagem. Com essa ação, o autor destaca a intenção do governo Vargas em valorizar cidades históricas como Ouro Preto, que a tornou "monumento nacional" em 1933, com a finalidade de chamar a atenção dos mais abastados para opções de férias dentro do Brasil; 3) o fomento de atividades esportivas como o futebol e, em especial, as corridas de carros que mobilizavam a imprensa e angariavam mais adeptos para o universo automobilístico; 4) a aprovação do Código Nacional de Trânsito, em 1941, o qual, em virtude do aumento da frota brasileira e dos acidentes que desde os primeiros tempos produziam vítimas por todo o país, regulamentava o tráfego colocando fim ao vazio legal que, nesse aspecto, ainda existia em muitas localidades.

Joel Wolfe aponta também que durante o governo Vargas a indústria automobilística brasileira alçou um novo patamar, especialmente quando Brasil entrou na Segunda Guerra Mundial ao lado dos Estados Unidos. Segundo o autor, as criações da Fábrica Nacional de Motores e da Companhia Siderúrgica Nacional possibilitaram instituir as bases para a ampliação do parque industrial brasileiro. Naquele ambiente, iniciaram-se também os debates acerca da necessidade de buscar reservas nacionais de petróleo que pudessem suprir o mercado interno.

A produção de aço pela Companhia Siderúrgica Nacional satisfazia a demanda interna por essa matéria prima e ainda propiciava as bases para uma futura ampliação do parque industrial brasileiro. O autor assinala ainda que a forma como o governo federal organizou as condições de vida dos trabalhadores, fornecendo-lhes moradias subsidiadas, serviços de saúde, lazer e escolas públicas de qualidade, retomava os conceitos sociais do fordismo aplicados anteriormente em Fordilândia e Belterra.

Para Wolfe, embora não tenham conseguido atingir o objetivo inicial, todas as ações implementadas no governo de Getúlio Vargas denotam aspectos de uma política de unificação nacional que tinha como um dos pontos centrais a utilização de um sistema de comunicação que se apoiava na indústria automotiva.

Em seguida, o texto percorre os anos do governo Juscelino Kubitschek. Para Wolfe, nesse período, o automobilismo continuou sendo uma alavanca para o progresso. De acordo com as palavras do autor:

em seus cinco anos de mandato (1956-1961), Kubitschek supervisionou a criação de uma indústria automobilística nacional através da entrada ampla de investimento estrangeiro, a construção de estradas que ligavam regiões distantes e a construção de Brasília (...) (p. 113).

Nesse processo, o autor considera que instalação de montadoras como a Willys-Overland do Brasil e, posteriormente, Ford e Chevrolet, contribuiu para ampliar e consolidar um segmento de trabalhadores que, graças às condições oferecidas pelos postos nessas fábricas, puderam ascender socialmente – seja comprando seus próprios carros e/ou financiando suas casas - ter acesso à educação formal, necessária para manusear máquinas e realizar outros tipos de trabalhos que esse segmento da indústria exigia. Para muitos desses trabalhadores, que migraram especialmente da região Nordeste para São Paulo, onde se concentravam algumas dessas montadoras, a conquista dos benefícios advindos de seus postos de trabalho, favoreceu e estimulou o desenvolvimento de suas cidadanias.

Para Wolfe, a política de JK tinha, finalmente, conseguiu aliar "ordem e progresso". A mudança da capital para Brasília, a construção de novas estradas, a ampliação de parque industrial brasileiro e o aumento dos postos de trabalhos eram o sinal claro de um processo de modernização apoiado na indústria automobilística. Todavia, o autor não considera que, junto com o progresso, a carroceria dos "caminhões" transportava também auto custo para a economia brasileira que representou o projeto desenvolvimentista implementado por Kubitschek.

Na última parte do livro, Joel Wolfe traça a complexa relação entre a opção pelo sistema de integração nacional através dos automóveis e a realidade sociopolítica e econômica do Brasil de meados da década de 1960 até o fim da ditadura militar em 1985.

Para o autor, a atmosfera de otimismo, a crença de que os automóveis constituíam um símbolo de modernidade e que poderiam impulsionar o crescimento nacional contrastam com o cenário que se instalou no Brasil a partir da eleição de Jânio Quadros. Para tanto, ele analisa como foi contraditória e complexa a relação entre carros e progresso, apontando as conquistas e as consequências resultantes do caminho que a sociedade brasileira escolheu para a modernização.

A complexidade dessa relação pode ser visualizada, de modo bastante claro, durante o governo militar (1964 - 1985). Naquele período, o governo deu uma nova roupagem ao desenvolvimentismo dos anos JK e investiu na ampliação da infraestrutura nacional como forma de solução para os problemas internos. Nesse sentido, Wolfe analisa que uma das apostas dos militares foi a ampliação da malha viária brasileira. O principal investimento se traduziu na construção da Transamazônica. Aliado aos trabalhos da abertura dessa rodovia, o governo militar também criou assentamentos rurais através do Programa de Integração Nacional (PIN) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), visando: 1) ocupar os "espaços vazios" da região norte; 2) reduzir o drama social provocado pela seca do Nordeste e, de quebra, aumentar a produção interna de alimentos; 3) mitigar os índices de inflação que incomodava a classe média nos grandes centros; 4) diminuir a migração para cidades de grande porte e, conseqüentemente, o aumento da favelização nos espaços urbanos e; 5) afastar a ameaça de agitações por parte dos trabalhadores sem terra.

As medidas adotadas pelo militares, segundo Wolfe, embora tenham ampliado a malha viária brasileira, não trouxeram os benefícios sociais inicialmente imaginados pelo *staff* do regime. Ao contrário, a falta de compreensão da realidade social brasileira por parte dos tecnocratas militares agravou o crescente fluxo de migração para as grandes cidades e gerou consequência, tais como: crescimento desordenado dos espaços urbanos; maior dependência de carros de passeio, ônibus e caminhões; proletarianização social, aumento dos números de acidente de trânsito, desemprego e crescimento dos índices de criminalidade.

O autor analisa também as mudanças da conjuntura social e econômica verificadas tanto em âmbito mundial como no cenário nacional, a partir da década de 1970. As consequências da crescente globalização da economia e da crise do petróleo em 1973, por exemplo, impuseram novas posturas à indústria automotiva. Enquanto esse segmento buscava modernizar a produção e ampliar mercados, no Brasil testava-se o álcool como solução para uma eventual escassez de combustíveis. De outro lado, o endurecimento do regime e o agravamento das condições de vida dos trabalhadores fomentavam greves do setor automotivo; manifestações que pediam a volta da democracia e contestavam o *status quo* da política nacional. Aquele cenário turbulento culminou com o surgimento do PT - Partido dos Trabalhadores, cuja base era composta, em sua maioria, por trabalhadores vinculados ao setor automotivo.

Naquele período, além de se ocuparem com os problemas internos, com o processo não menos tumultuado de *Abertura* política, que culminou com a eleição do metalúrgico Luís Inácio Lula da Silva para presidente do Brasil, as páginas de jornal e os noticiários de televisão divulgavam a atuação de esportistas como Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna que contribuía para, ao cabo de cada corrida, aumentar a paixão dos brasileiros pelos carros.

Por fim, conclui Joel Wolfe, os resultados da opção pela integração nacional através dos carros e a busca do Brasil pela modernidade, não foram "nem um triunfo total nem uma perfeita tragédia". Ao contrário, foi um esforço, uma busca para fazer dos muitos brasis uma "única" e moderna nação.

O livro de Joel Wolfe é significativamente original. Indispensável para pensar o Brasil do século XX; nossas concepções de modernidade e os caminhos que trilhamos para atingi-la.

Resenha recebida em 23 de novembro de 2012.

Aprovada em 15 de dezembro de 2012