

Fecha de recepción: 12 de julio de 2024
Fecha de aceptación: 15 de enero de 2025
Disponible en línea: 12 de febrero de 2025

Vol. 12 N.º 1
Enero – Junio del 2025
pp. 1- 43

HISTORIA ECONÓMICA, EMPRESARIAL Y DEL PENSAMIENTO

TIEMPO & ECONOMÍA

Sugerencia de citación: Monteiro Huertas, D. (2025). O processo histórico de propagação da ideia e execução (incompleta) de uma “rodovia panamericana”. *tiempo&economia*, 12(1), 1-43. <https://doi.org/10.21789/24222704.2109>

DOI:

<https://doi.org/10.21789/24222704.2109>

O processo histórico de propagação da ideia e execução (incompleta) de uma “rodovia panamericana”

El proceso histórico de propagación de la idea y ejecución (incompleta) de una “carretera panamericana”

Daniel Monteiro Huertas

Geógrafo com pós-doutorado em História Econômica.
Universidade Federal de São Paulo, Brasil
<https://orcid.org/0000-0002-1286-2295>
dmhuertas@unifesp.br

RESUMO

Como manobra de aproximação dos países latino-americanos, o governo dos Estados Unidos, no final do século 19, revive o “panamericanismo”, mas em uma conjuntura de ampliação e defesa de seus interesses geopolíticos — estratégia que muitos autores consideram uma espécie de “repaginação” da Doutrina Monroe. Sob sua iniciativa e influência direta, foi realizada em Washington, em 1889, a Primeira Conferência Internacional Americana. Entre as decisões finais, estava a

recomendação de implantar uma ferrovia intercontinental para melhorar o relacionamento entre os povos do continente americano. Entretanto, a partir da Quinta Conferência Internacional Americana, de 1923, realizada em Santiago, a ideia da ferrovia foi sendo gradativamente substituída pelo conceito de “rodovia Panamericana” (ou carreteira Panamericana). Neste contexto, este trabalho procura abordar os interesses por trás dessa empreitada hercúlea, que visava conectar os Estados Unidos ao sul do continente. Também, examinar a reação brasileira a esse fenômeno, em um contexto no qual o rodoviarismo estava ganhando musculatura em termos políticos, adentrando gradativamente o imaginário coletivo de parte da população brasileira. Esse processo resultava na ampliação da capilaridade territorial e no fortalecimento de sua base econômica, tornando-se, assim, uma das expressões mais relevantes para o processo de urbanização e industrialização que seria alavancado com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, em 1930. Levantamos a hipótese de que a propagação da ideia de uma ligação rodoviária das Américas na primeira metade do século 20, sintetizada ao longo das resoluções acatadas em congressos Panamericanos de Estradas de Rodagem, fazia parte de uma estratégia maior, de cunho geopolítico e econômico, arquitetada pelo governo dos Estados Unidos em um momento de euforia rodoviarista no Brasil e em grande parte dos países latino-americanos, realçada com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1938-1945). E, ao longo da Guerra Fria, o projeto foi impulsionado, mas embalado por novos interesses em uma conjuntura delicada à hegemonia global estadunidense. O fato é que a rodovia nunca foi finalizada em sua totalidade, abortando a ideia originalmente proposta.

Palavras-chave: rodoviarismo; pan-americanismo; rodovia Panamericana, história econômica.

Códigos JEL: N76

RESUMEN

Como una maniobra para acercar a los países latinoamericanos, el gobierno de Estados Unidos revivió el “panamericanismo” a finales del siglo XIX, pero en un momento en que estaba expandiendo y defendiendo sus intereses geopolíticos, una estrategia que muchos autores consideran una especie de “repaginación” de la Doctrina Monroe. Bajo su iniciativa e influencia directa, en 1889 se celebró en Washington la Primera Conferencia Internacional Americana. Entre las decisiones finales figuraba la recomendación de construir un ferrocarril intercontinental para mejorar las relaciones entre los pueblos del continente americano. Sin embargo, a partir de la V Conferencia Internacional Americana de 1923, celebrada en Santiago, la idea del ferrocarril fue sustituida gradualmente por el concepto de “carretera panamericana”. En este contexto, este artículo trata de los intereses subyacentes a esta hercúlea empresa, que pretendía conectar Estados Unidos con el sur del continente. También examina la reacción brasileña ante este fenómeno, en un contexto en el que el movimiento de la carretera ganaba impulso en términos políticos, entrando gradualmente en el imaginario colectivo de una parte de la población brasileña. Este proceso resultó en la expansión de su capilaridad territorial y en el fortalecimiento de su base económica, convirtiéndose así en una de las expresiones más relevantes para el proceso de urbanización e industrialización que se apalancaría con la llegada de Getúlio Vargas al poder en 1930. Nuestra hipótesis es que la propagación de la idea de conectar las Américas por carretera en la primera mitad del siglo XX, resumida en las resoluciones adoptadas en los Congresos Panamericanos de Carreteras, formaba parte de una estrategia geopolítica y económica más amplia ideada por el gobierno estadounidense en un momento de euforia vial en Brasil y gran parte de los países latinoamericanos, marcado por el estallido de la Segunda Guerra Mundial (1938-1945). A lo largo de la Guerra Fría, el proyecto recibió un impulso, pero fue socavado por nuevos intereses en una

situación delicada para la hegemonía mundial estadounidense. El hecho es que la autopista nunca llegó a completarse en su totalidad, abortando la idea originalmente propuesta.

Palabras clave: *rodoviarismo*; panamericanismo; carretera Panamericana; historia económica.

JEL Codes: N76.

No período entreguerras, já havia uma conjuntura histórica mundial favorável ao rodoviarismo com a emergência da chamada “era do petróleo”, na qual o automóvel era tido como símbolo máximo de um novo tempo com a ideia de velocidade, conforto, praticidade e fluidez. As estatísticas oficiais mostravam que até 3 de janeiro de 1924 já estavam em circulação, em todo o planeta, 19.187.056 de veículos automotores, sendo 15.763.281 de automóveis, 2.345.850 de caminhões e 1.077.925 de motocicletas. Os 10 países mais motorizados eram Estados Unidos (80,53% do total), Reino Unido (5,59%), Canadá (2,93%), França (2,60%), Alemanha (1,10%), Austrália (0,88%), Itália (0,65%), Argentina (0,46%), Bélgica (0,44%) e Espanha (0,31%). Depois aparecia um grupo que detinha 2,59% do total de veículos, com Nova Zelândia, Índias Inglesas, Dinamarca, África do Sul, Suécia, Índias Holandesas, Brasil (29.084 ou 0,15% do total), México, Cuba, Havaí e Suíça. O grupo “outros países” compunha o 1,92% restante (Revista Automóvel-Club, 1925, p. 18).

Na Europa, os congressos internacionais da estrada realizados até meados dos anos 1920 — Paris (1908), Bruxelas (1910), Londres (1913), Sevilha (1923) e Milão (1926) — vinham discutindo de forma sistemática e progressiva os efeitos do automóvel sobre a circulação viária e as consequências para a mobilidade humana e para o desenho das cidades. Nos Estados Unidos, a primeira convenção da Good Road Conventions, realizada em Washington, em 1893, serviu de protótipo para os futuros congressos de estradas de rodagem e fóruns de criação dos departamentos estaduais correlatos. A primeira lei federal norte-americana sobre rodovias é de 1912, e a Conferência Internacional de Planejamento da Cidade, que ocorreu em Nova York, em 1925, teve como foco a influência do automóvel e do novo sistema viário para o

planejamento urbano e regional e zoneamento das cidades (Costa, 2006). Nota-se que vários temas ligados ao avanço progressivo do veículo a motor já vinham sido debatidos e analisados por especialistas (sobretudo engenheiros e urbanistas) europeus e estadunidenses.

A Feira Mundial de Nova York, realizada entre abril de 1939 e outubro de 1940 com o lema “O mundo de amanhã”, foi promovida por homens de negócios dos Estados Unidos para procurar “criar uma imagem otimista do futuro e abrir novas possibilidades para o progresso material” (Tota, 2000, p. 95). Uma verdadeira vitrine para os visitantes de todo o planeta de sofisticados produtos desenvolvidos por empresas estadunidenses. O pavilhão “Futurama”, de autoria da General Motors, levava o visitante para viajar pelo território dos Estados Unidos, em um voo simulado, ao distante ano de 1960. Do alto, era possível apreciar o emaranhado de rodovias modernas (*highways*), com seis faixas de alta velocidade (entre 60 e 100 milhas por hora), que interligariam o país de ponta a ponta, emoldurando as grandes cidades com grandes e largas avenidas. Ao final da jornada, o visitante recebia um *button* com os dizeres “*I have seen the future*”, “Eu vi o futuro” (Tota, 2000). Ford, Chrysler, Firestone e Goodrich também participaram do evento com pavilhões próprios. O futuro seria ditado pelo avanço automobilístico, baseado em um “espetáculo tecnofuturista” como “uma representação de um futuro tão vivido e atraente que convida à aceitação e aprovação” (Norton, 2023, pp. 56-57).

A partir desse contexto, o rodoviarismo como todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no Brasil, com profundos impactos em sua configuração territorial. Ou seja, o rodoviarismo precisa ser enquadrado na ótica da economia política e, mais além, envolvida por um conjunto simbólico e ideológico que remete à típica modernidade da Segunda Revolução

Industrial — o entrelaçamento da indústria do petróleo com os valores ligados à velocidade e capilaridade territorial (transporte porta a porta).

Segundo Rocha (citado por Lagonegro, 2007), o rodoviarismo ou *ideologia rodoviarista*, precisa ser entendido como “um projeto coletivo de adoção de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização” (p. 40, grifo do autor). Para eliminar outras modalidades e impor os interesses de seus adeptos, essa ideologia “induziu a formação de grupos de pressão política” e foi “assimilada pela administração pública da cidade, do estado de São Paulo e depois do país”, cuja “implantação e conservação do sistema viário tornaram-se *programa tácito de governo*, refratário a discussões, críticas ou alternativas”. Desse modo, presidiu “a formação do complexo *automobilístico-rodoviário*, conjunto de interesses em que assomam a produção automobilística, a indústria petroquímica e a construção pesada, os setores mais protegidos pelo Estado brasileiro” (Lagonegro, 2007, p. 40, grifos do autor).

Foi nessa conjuntura que, no Brasil, frutificavam novas investidas a favor da causa rodoviarista, tonificadas com a eleição de Washington Luís à Presidência da República. Seu governo (1926-1930) seria caracterizado, em 1927, com a implantação de duas políticas públicas inéditas — Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais e Comissão de Estradas de Rodagem Federais —, que demarcaria uma nova fase na empreitada dos agentes do rodoviarismo, cujo resultado mais imediato foi a institucionalização de pontos substanciais de suas demandas (Grandi & Huertas, 2023).

Simultaneamente, germinava a ideia de uma integração rodoviária panamericana. Este trabalho procura abordar os interesses por trás dessa empreitada hercúlea, que visava conectar os Estados Unidos ao sul do continente. Também, examinar a reação brasileira a esse fenômeno, em um contexto no qual o rodoviarismo estava ganhando musculatura em termos políticos, adentrando gradativamente o imaginário coletivo de parte da população brasileira. Esse processo resultava na ampliação da capilaridade territorial e no fortalecimento da base econômica, tornando-

se, assim, uma das expressões mais relevantes para o processo de urbanização e industrialização que seria alavancado após a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, em 1930. O período de quase 11 anos compreendido entre a queda do Estado Novo (1937-1945) e a posse do presidente Juscelino Kubitschek, em 1956, representa um ponto de inflexão para o sistema de transportes brasileiro, pois é exatamente quando o modal rodoviário se impõe na matriz de transportes do país. Em 1950, a composição da matriz de transporte de carga já evidenciava o fato, com 38% do total movimentado pelo modal rodoviário, 32% pela cabotagem e 29% pelo ferroviário (Silva Jr., 2004).

Assim, levantamos a hipótese de que a propagação da ideia de uma ligação rodoviária das Américas na primeira metade do século 20, sintetizada ao longo das resoluções acatadas em congressos de estradas de rodagem, fazia parte de uma estratégia maior, de cunho geopolítico e econômico, arquitetada pelo governo dos Estados Unidos em um momento de euforia rodoviarista no Brasil e em grande parte dos países latino-americanos, realçada com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1938-1945). Ao longo da Guerra Fria, o projeto foi alavancado, mas embalado por novos interesses em uma conjuntura delicada à hegemonia global estadunidense. O fato é que o projeto nunca foi finalizado em sua totalidade, abortando a ideia originalmente proposta.

A investida estadunidense pela propagação do “panamericanismo rodoviário”

Permeado pelos desígnios da chamada “doutrina Monroe” — anunciada pelo presidente estadunidense James Monroe em 1823, reafirmava a posição do país contra o colonialismo europeu nas Américas, abrindo espaço, futuramente, para uma política imperialista de influência militar, econômica, política e cultural em toda a América Latina —, o Congresso dos Estados Unidos havia aprovado, em 1884, uma comissão especial para arquitetar a construção de uma ferrovia Panamericana. Para Dulci (2008), que analisou as conferências panamericanas entre 1889 e 1928, era um momento no qual os Estados Unidos tentavam substituir a Europa na arena internacional, “com o objetivo de assegurar

a sua influência política nas Américas e legitimar, quando necessário, suas intervenções nos países do continente” (p. 118).

Na Primeira Conferência Internacional dos Estados Americanos, realizada em Washington, em 1889, foi oficialmente criada a Comissão Ferroviária Continental, posteriormente convertida no Comitê Ferrocarril Panamericano. Entre as decisões finais do evento, estava a recomendação de implantar uma ferrovia intercontinental para melhorar o relacionamento entre os povos do continente americano. Entretanto, a partir da Quinta Conferência Internacional Americana, de 1923, realizada em Santiago, a ideia da ferrovia foi sendo gradativamente substituída pelo conceito de “rodovia Panamericana” (ou *carretera Panamericana*), quando, “pela primeira vez, as repúblicas americanas reconheceram oficialmente que a construção de estradas de rodagem e o transporte automotor eram fatores de importância na solução de seus problemas comuns” (Rodrigues citado por Costa, 2006, pp. 140-141). Entre as resoluções do evento, a direção da União Panamericana ficou encarregada de celebrar uma conferência de estradas de rodagem em Buenos Aires, “a qual estudará os meios mais adequados para pôr em prática um programa mais eficaz para a construção de estradas de rodagem nos diversos países das Américas e entre uns e outros desses mesmos países” (Rodrigues, 1955, p. 33).

Cabe ainda destacar dois fatos ocorridos no ano seguinte. O primeiro foi o chamado “raide automobilístico¹ São Paulo-Buenos Aires”, a bordo de um Hupmobile pilotado por Francis Davidson em companhia de Francisco Rubano. Os telegramas enviados serviam como fonte de informação para noticiar essa “audaciosa tentativa”, conduzida por um “intrépido esportista” que vence “galhardamente todos os obstáculos que vai encontrando em sua rota”.² O segundo diz respeito aos preparativos para o congresso supracitado, que envolveram uma reunião em Washington com 27 engenheiros rodoviários e homens de negócio

¹ Excursões com características esportivas, sem fins turísticos, com a preocupação de completar o roteiro proposto, marcar os tempos e vencer os iminentes problemas nas estradas (Silva, 2019).

² In jornal *O Estado de S. Paulo*, coluna “Há um século”, Metrópole/A14, 21 fev. 2024.

convidados de 19 países, a fim de estabelecer o programa oficial do futuro evento, além de uma viagem pelo país para conhecer o seu sistema rodoviário. A delegação brasileira contou com Joaquim Thimoteo de Oliveira Penteado, Ângelo Crosato e Philúvio de Cerqueira Rodrigues.

Como é notório o aumento da ingerência geopolítica e econômica dos Estados Unidos sobre a América Latina a partir do final do século 19, a viagem supracitada deve ter influenciado de alguma forma a germinação da ideia do rodoviarismo e a iniciativa de substituir a implantação de uma ferrovia transcontinental por uma rodovia equivalente. Tanto que o governo estadunidense apresentou os custos estimados da empreitada rodoviária panamericana: USD\$ 1,5 bilhão.

Do Primeiro Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, em Buenos Aires, em 1925, saiu a declaração de tornar permanentes o evento e a recomendação da criação, em cada país-membro da União Panamericana, de uma seção nacional de estradas de rodagem, com o objetivo de apresentar, por iniciativa própria, todos os projetos e/ou proposições que pudessem estimular e fomentar o desenvolvimento das rodovias americanas (Costa, 2006). Para Costa, porém, o que estava em jogo com a idealização de um congresso panamericano de estradas de rodagem era a ideia grandiosa e ambiciosa de construir uma rodovia panamericana que pudesse interligar as principais capitais do continente, ampliando, assim, a escala territorial do rodoviarismo. Foi montada uma comissão técnica internacional responsável pela elaboração de estudos para viabilizar a empreitada, cuja representação brasileira ficou a cargo do engenheiro Joaquim Timótheo de Oliveira Penteado.

É também pouco conhecida a Expedição Automobilística para a Estrada Panamericana, iniciada em 16 de abril de 1928, no Rio de Janeiro, com a “missão de descobrir, projetar e abrir a rota onde futuramente seria construída uma rodovia interligando as Américas” (Garbin, 2017, H1). Não se sabe ao certo se a epopeia, conduzida por três brasileiros em dois carros Ford, teria alguma ligação com a representação brasileira supracitada. O fato é que Leônidas Borges de Oliveira, primeiro-tenente do Exército, Francisco Lopes da Cruz, oficial da Aeronáutica, e Giuseppe

Mário Fava, mecânico, chegaram a Nova York em 5 de maio de 1938, 10 anos após a partida, após terem desbravado 27.631 km de estradas, picadas, matas, rios e riachos com a ajuda de pás, picaretas e dinamites em 15 países das Américas, incluindo parte dos Andes e a travessia do Estreito de Darién, entre Colômbia e Panamá, em plena selva, com os carros desmontados³. Nos Estados Unidos, foram recebidos por Henry Ford, em Detroit, e pelo presidente Franklin Delano Roosevelt, em Washington. Na volta ao Brasil, trouxeram os carros em um navio e foram recebidos pelo presidente Getúlio Vargas em 25 maio de 1938, no Palácio do Catete.

Também em 1928, ocorreu a Quarta Conferência Internacional Americana, em Havana, na qual se tem registro da primeira ação oficial em prol da rodovia Panamericana, já que todos os países foram convocados para cooperar com a realização do projeto. O evento autorizou que os futuros congressos panamericanos de estradas de rodagem adotassem “acordos condizentes à execução de uma estrada de rodagem longitudinal através do Continente, abordando e decidindo todas as questões relativas a estudos, percursos, ramais de ligação, cooperação técnica e econômica dos distintos países, e as demais que compreendem a solução daquele problema”. À União Panamericana coube “acumular os elementos informativos e preparar os projetos que conduzam ao mais eficaz cumprimento da presente resolução” (Rodrigues, 1955, p. 34).

No Segundo Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, realizado no Rio de Janeiro, em agosto de 1929, ficou consagrado o conceito de uma rede rodoviária intercontinental com início em Washington, em detrimento de uma só estrada principal. Foi feito um apelo aos países, recomendando que procedessem um estudo completo de seus respectivos sistemas rodoviários, “a fim de satisfazer as necessidades de intercomunicação entre suas subdivisões políticas e efetuar as ligações mais convenientes com os sistemas rodoviários dos países vizinhos” (Rodrigues, 1955, p. 34). Durante o congresso, Derron e

³ Vide BRAGA, Beto. *O Brasil através das três Américas*. São Paulo: Canal 6 Projetos Editoriais, 2011.

Americo Netto apresentaram o livro *Roads for Latin American*, que resguardou uma amplitude continental ao trabalho que haviam publicado em 1927 na escala brasileira (“Caminhos para o Brasil”). O congresso aprovou as teses “Propaganda do automóvel” e “Assinalamento de ruas e estradas”, apresentadas por Netto, e reconheceu que uma ligação rodoviária intercontinental em uma única via exigiria grandes esforços. Dessa forma, foram estabelecidas regras de construção e sinalização com o objetivo de padronizar e reconhecer os trechos rodoviários que seriam parte integrante de uma rede panamericana, com origem em Washington e destino no Rio de Janeiro, com algumas ramificações na América do Sul (Costa, 2006). O rodoviarismo procurava, assim, expandir uma mentalidade continental para não ficar restrito às escalas nacionais.

Cabe ressaltar que cinco meses antes do evento supracitado, o Congresso dos Estados Unidos aprovara uma dotação de USD\$ 50 mil para custear os estudos de traçado da rodovia Panamericana na América Central, pois havia o interesse geopolítico não declarado de efetuar uma ligação terrestre até o canal do Panamá, que já se encontrava em pleno funcionamento. Inaugurado pelos Estados Unidos em 1914 com soberania territorial sobre a chamada “Zona do Canal” (uma faixa de 8,1 km de largura de cada lado que o acompanha pelos seus 77 km de extensão, totalizando uma área total de 1.432 km²), garantida pelo Tratado Hay-Bunau-Varilla desde 1904, assinado com o governo do Panamá (Figura 1); o controle sobre o canal seria uma ferramenta estratégica vital para os interesses estadunidenses no tabuleiro geopolítico mundial do século 20⁴.

⁴ A criação da República do Panamá, em 1903, cujo território pertencia à Colômbia, está intimamente ligada à ingerência estadunidense com a construção e administração do canal. A Colômbia só reconheceu o novo país em 1914, cuja fronteira foi oficialmente estabelecida apenas em 1924 pelo Tratado Velez-Victoria. O controle territorial estadunidense sobre a Zona do Canal perdurou até 31 de dezembro de 1999, como previa o Tratado Torrijos-Carter, de 1977. A partir de então, a Zona do Canal foi neutralizada e entregue definitivamente ao Panamá.

Figura 1. Charge sobre a ingerência estadunidense no Panamá



Fonte:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Panama_canal_cartoon_1903.jpg?uolang=pt#Licenciamento

Acesso em: 13 maio 2024. Domínio público. Nome original: Panama Canal U.S. cartoon depicting Theodore Roosevelt, *New York Times*, 1903.

Em outubro de 1929, o governo panamenho organizou a Primeira Conferência sobre a rodovia Interamericana, como ficou conhecido o trecho da empreitada que ligava a fronteira México-Guatemala ao Panamá, que recomendou a execução de estudos de ordem técnica e financeira para a sua construção. Cada país deveria implantar a seção sob sua soberania territorial no prazo de cinco anos e o traçado fora definitivamente aprovado em 1933, em uma cooperação técnica entre engenheiros do *Bureau of Public Roads*, principal autoridade rodoviária dos Estados Unidos, e de Guatemala, Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Panamá. Cabe destacar que, a partir do final dos anos 1930, os Estados Unidos estariam fortemente empenhados na implementação de sua rede rodoviária federal (chamada de “sistema transcontinental”), que contaria, inclusive, com a colaboração do Ministério da Guerra, no qual

“um sistema rodoviário que atenda às exigências do comércio e da indústria da Nação atenderá, também, à suas necessidades militares” (Escobar, 1939, p. 21).

Embora a ideia de uma rodovia panamericana estivesse em andamento — e com vários trechos já em obras —, ainda faltava um ato formal que garantisse o compromisso firmado pelos países signatários da União Panamericana, pois até o momento havia apenas simples pronunciamentos ou recomendações tiradas de eventos multilaterais. Finalmente, na Primeira Conferência Interamericana de Consolidação da Paz, sediada em Buenos Aires, em 1936, foi constituída uma Comissão Financeira para estudar os “problemas relacionados com a conclusão imediata da Rodovia Panamericana”. Integrada por representantes de Estados Unidos, México e Nicarágua, deveria entregar a todos os governos nacionais um plano a fim de solucionar os problemas detectados. Ocorre que a comissão apresentou três relatórios. O primeiro indicou um custo de USD\$ 78 milhões para a execução da rodovia até o canal do Panamá. O segundo trazia fórmulas para o financiamento da empreitada e o terceiro recomendava a criação de uma instituição financeira para auxiliar os governos na conclusão de seus respectivos trechos. A comissão também se propôs a realizar os estudos e projetos nos países que ainda não tinham iniciado os trabalhos correlatos.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial em 1938, e mesmo ainda sem ter tido participação direta no conflito, o governo dos Estados Unidos considerava prudente e propício acelerar a discussão sobre a rodovia Panamericana, cuja concepção acabou sendo apropriada por justificativas geopolíticas. Esse momento coincide com a notória alavancagem do rodoviarismo brasileiro no âmbito estatal a partir do Estado Novo — criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) pela Lei 467, de 31 de julho 1937, para planejar, construir e prover a manutenção das estradas federais; criação do Conselho Nacional de Petróleo, pelo Decreto-Lei 395, de 29 de abril de 1938; publicação da revista *A Rodovia*, editada pelo DNER, em janeiro de 1938; criação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes para compor o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios, pelo Decreto-Lei 2.615, de 21 de setembro de 1940; e criação do Código Nacional de

Trânsito, pelo Decreto-Lei 3.651, de 25 de setembro de 1941 —, pois as elites ligadas diretamente aos órgãos e conselhos que pensavam o país, principalmente do ponto de vista econômico, já estavam se convencendo de que um sistema rodoviário robusto seria o melhor caminho, na perspectiva dos transportes, para deslançar o impulso à urbanização e industrialização do Brasil.

Além disso, já havia uma percepção, desde meados da Primeira República, de crescente preocupação com relação à saúde financeira das ferrovias, “transformando-se, com o tempo, em problema crônico que jamais veio a ser adequadamente resolvido” (Galvão, 1996, p. 192). Tanto que, em 1945, a situação financeira (relação receita-despesa) do sistema ferroviário nacional chegou ao limite, com a passagem de um quadro geral superavitário para um deficitário (Natal, 1991). Velocidade, capilaridade territorial (o transporte porta a porta e para qualquer lugar, com amplas condições de configurar uma rede verdadeiramente nacional), flexibilidade nas operações de coleta e entrega e relação custo-benefício na amortização dos investimentos (a construção da infraestrutura rodoviária é mais barata do que a ferroviária) foram as principais variáveis que colocaram a rodovia em vantagem no planejamento do qual o país seria submetido até 1945, tendo o Estado como o principal artífice, com visão de conjunto aliada às condições gerenciais e executivas que estavam sendo gestadas para quase todos os setores da vida econômica nacional.

O Terceiro Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, de 1939, realizado em Santiago, procurou consolidar medidas sugeridas anteriormente para o estabelecimento de uma rodovia transcontinental, reconhecendo como extraordinário o progresso de sua construção nos anos 1930 no Norte do México (de Nuevo Laredo, fronteira com os Estados Unidos, até a capital mexicana), levando-se em consideração todas as dificuldades de ordem física (relevo, clima, pedologia, altitude) e o alto custo para a sua execução. O documento final do evento, no item “cooperação financeira dos Estados Unidos para a estrada panamericana”, intercedeu pela “cooperação do Governo de Washington [...] para financiar a construção da Rodovia Panamericana, nos países que o solicitem, como meio mais eficaz de realizar sua rápida execução” (A

Rodovia, n. 9, 1939, p. 29). Como ainda não havia coordenação suficiente entre os países interessados na empreitada quanto à gestão financeira dos investimentos e implantação das obras, foi designada a criação de uma Comissão Sul-Americana, que pudesse coordenar todas as informações relativas ao sistema e estudar as dificuldades de ordem técnica e financeira para a sua consecução.

O traçado básico da rodovia também ganhou uma discussão específica no congresso, rogando pela necessidade de se determinar as linhas-tronco do sistema ou de maior intensidade de tráfego em cada país⁵. A ideia era que todo o sistema — batizado de rodovia San Martín, entre Buenos Aires e Guayaquil; rodovia Simón Bolívar, na Colômbia; e rodovia Cristóvão Colombo, entre Bogotá e Cidade do México — fosse inaugurado em 12 de outubro de 1942, em ocasião das festividades do “9º Cinquentenário do Descobrimento da América” (*A Rodovia*, n. 9, 1939, p. 31). Também foi sugerida a realização de raids automobilísticos de larga distância, entre os dois extremos do sistema, após a sua inauguração.

Em 1941, o Quarto Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, realizado na Cidade do México, estabeleceu a Convenção sobre a Regulamentação do Tráfego Automotor Interamericano, adotada a partir de 1943 como diploma legal a ser obedecido para o trânsito transfronteiriço. Moacir Silva, consultor-técnico do Ministério da Viação, apresentou cinco propostas de engenheiros brasileiros para a parte que caberia ao Brasil na consecução da integração rodoviária panamericana — trabalho publicado com o título “A rodovia panamericana no Brasil: sugestões brasileiras” (*A Rodovia*, n. 20, 1941).

Até o final da década de 1940, houve substanciais avanços no México e em toda a América Central, com a construção de trechos pavimentados ou transitáveis todo o ano, totalizando 62% de toda a extensão. Afinal das contas, o Congresso dos Estados Unidos, em tempos de guerra, havia

⁵ Cabe lembrar que, ao longo da América do Sul, da Colômbia ao Chile, o Império Inca já havia construído uma extensa rede viária terrestre denominada “Capacñán”, caminho real, que atravessava a Cordilheira dos Andes em todos os limites do império. Vide CADENA, Benjamin de la. *El império teocrático de los incas*. Cuenca: Departamento de Difusión Cultural de la Universidad de Cuenca, 1984.

votado dois créditos extraordinários (USD\$ 20 milhões, em 1941, e USD\$ 12 milhões, em 1943, valor específico para o trecho na Costa Rica) para financiar as obras, sempre coordenadas pelos engenheiros do *Bureau*. No biênio 1942-1943, houve esforço complementar à obra, sobretudo no trecho panamenho, que contou com os serviços de engenharia do Exército dos Estados Unidos custeados com fundos do Departamento da Guerra, totalizando USD\$ 35,77 milhões. Em tempos de guerra, era preciso garantir a segurança do canal do Panamá.

O artigo intitulado “*Pan American Highway nearing completion*”, publicado pelo boletim *Brazilian Business* em 1943, descreveu a rodovia Panamericana como “canal à prova de torpedo” no escoamento das matérias-primas consideradas estratégicas do “arsenal da democracia”. Sabe-se que, para o esforço de guerra, a América do Sul e, em particular, o Brasil foram considerados pelas Forças Armadas dos Estados Unidos como um verdadeiro depósito de insumos para a sua indústria bélica — ferro, mica, manganês, níquel, tungstênio, bauxita, zinco, diamantes industriais e cristais de quartzo utilizados na fabricação de rádios, telefones, detetores de som, periscópios, canhões e instrumentos de precisão —, que anteriormente eram obtidos no Extremo Oriente. “Por este motivo, e também devido a um grande número de naufrágios de navios norte-americanos no Atlântico Sul, a rodovia tornou-se uma solução viável de transportes durante a guerra” (Freitas Júnior, 1994, p. 41).

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em 1942, Getúlio Vargas oscilou entre o apoio ao Eixo ou aos Aliados em uma estratégica barganha comercial e diplomática denominada “equidistância pragmática”, encerrada com a assinatura do Acordo de Washington após o afundamento de navios mercantes nacionais por submarinos alemães em pleno Atlântico. Essa relação entre geopolítica e rodoviarismo desenhada por analistas estadunidenses fez eco entre os agentes do rodoviarismo brasileiro, que imediatamente também adotaram esse arcabouço ideológico para tentar justificar a empreitada rodoviária que estava em marcha no Estado Novo; dessa forma, ampliou-se a percepção de uma “mentalidade rodoviária”. A vulnerabilidade do território brasileiro a invasões, seja por sua imensa fachada atlântica (que

seria, de fato, alvo de submarinos alemães), seja pela Amazônia ou pela ausência de uma rede rodoviária de alcance verdadeiramente nacional, reforçaram a ideia de que não haveria soberania nacional sem estradas modernas e eficientes.

No artigo “As estradas de rodagem em função da segurança nacional”, o general Newton Cavalcanti, diretor dos Serviços de Motomecanização do Exército, colocou a importação de máquinas e equipamentos rodoviários como parte integrante do “sistema tático-estratégico” (*A Rodovia*, n. 20, 1941, p. 18). Essa visão foi reforçada por Andrade (1981), afirmando que foi durante a Segunda Guerra Mundial “que se compreendeu a necessidade de construir uma verdadeira rede nacional” de rodovias, pois o torpedeamento de navios na costa brasileira de fato deixou várias porções do país praticamente isoladas. “Daí o desencadeamento, após a conclusão do conflito, de uma verdadeira febre de construções rodoviárias” (p. 114). Em outra reportagem, destaca-se a “**estrada em função da defesa nacional**” (Rabelo, 1942, p. 20, grifos do original), o que denota a correlação entre rodoviarismo e geopolítica:

[...] não escapa ninguém do extraordinário valor de que se revestem as rodovias na guerra moderna. Excluindo a via marítima, por exemplo, como transportar de um ponto a outro tropas devidamente equipadas? Por estradas, não é verdade? E por estradas que ofereçam segurança, que sejam construídas obedecendo a um plano previamente estabelecido e que estejam o mais possível fora do raio de ação dos bombardeios inimigos. São elas, sem dúvida, essenciais à defesa nacional. (depoimento do general Manoel Rabello citado em Rabelo, 1942, p. 20)

Após a entrada de fato dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941 — em resposta ao ataque japonês à base naval de Pearl Harbour, no Havaí —, os créditos para a construção da porção centro-americana (Guatemala-Panamá) do sistema rodoviário panamericano foram suspensos por causa do esforço de guerra, cujo principal teatro de

operações situava-se na Europa e no oceano Pacífico, exigindo altos dispêndios militares e logísticos.

Com a Guerra Fria, a consolidação do “sistema rodoviário panamericano”

Durante a década de 1950, com a Guerra Fria contra a União Soviética já oficialmente declarada, o governo Eisenhower retomou a questão. O Congresso havia aprovado USD\$ 24 milhões para o custeio das obras entre 1950-1952 e, para o orçamento de 1956, outros USD\$ 25 milhões para as obras na América Central. Em mensagem ao Senado, propôs a destinação de mais USD\$ 74,98 milhões para a conclusão da empreitada em três anos (*Rodovia*, n.184, 1955, p.45). Do México ao Panamá, faltava um pequeno trecho entre Costa Rica e Nicarágua, além de outro entre San José, capital costa-riquenha, e a fronteira com o Panamá.

Em 1951, o Quinto Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, realizado em Lima (após hiato de 10 anos), alçou a temática da interligação rodoviária a tema de grande relevância. Na sessão “assuntos internacionais”, houve informes acerca do estado atual de sua construção e dos fundos de recursos disponíveis para tal, além da ratificação de seu traçado básico. O chefe da delegação brasileira, engenheiro Jorge Leal Burlamaqui, diretor da Seção de Segurança Nacional do Ministério da Viação e Obras Públicas, apresentou no evento o trabalho “Rodovias transcontinentais no plano rodoviário brasileiro”, expondo o que versava o Plano Rodoviário Nacional — instituído pelo Decreto 15.095, de 20 de março de 1944, como visto anteriormente — no que diz respeito às “rodovias transcontinentais”, ou seja, que ligassem o território nacional ao sistema rodoviário sul-americano — e, por conseguinte, panamericano.

Tratava-se da parte cabível ao Brasil ao esforço de consecução da rodovia Panamericana, composta por sete trechos, todos com início na então capital federal: 1) Rio-Montevideú (via Jaguarão, Rio Grande do Sul); 2) Rio-Montevideú (via Santana do Livramento, Rio Grande do Sul);

3) Rio-Buenos Aires (via Uruguiana, Rio Grande do Sul); 4) Rio-Assunção (via Foz do Iguaçu, Paraná); 5) Rio-La Paz (via Corumbá, Mato Grosso do Sul); 6) Rio-La Paz (via Mato Grosso) e 7) Rio-Peru (via Cruzeiro do Sul, Acre).

A nova ordem mundial demandava ações imediatas para a manutenção dos interesses dos Estados Unidos e as resoluções do congresso de 1951 foram explícitas: era preciso acelerar todas as medidas recomendadas. Assim, foi solicitada, à recém-criada Organização dos Estados Americanos (OEA)⁶, a promoção, “com a maior urgência possível”, de um comitê de especialistas “para que determine a forma mais eficiente e expedita que, sob o ponto de vista financeiro, se torne necessária para abertura ao trânsito dos trechos que faltam para completar a rodovia longitudinal panamericana de comunicação entre as Américas do Norte, Central e Sul” (Rodrigues, 1955, p. 35). Tanto que um Congresso Extraordinário Panamericano de Estradas de Rodagem foi convocado em 1952 — havia indefinição quanto à realização de um próximo congresso regular —, sediado na Cidade do México, resultando na ampliação do Comitê Central e na criação de três comissões técnicas de especialistas, abolindo-se os organismos existentes.

À primeira comissão cabia dar prosseguimento aos estudos já realizados pelos departamentos rodoviários (no caso brasileiro, já havia o DNER) sobre organização, financiamento e autorização legislativa. A segunda cuidaria da realização de estudos relativos ao estabelecimento de princípios para a seleção de sistemas rodoviários internos e internacionais, além de recomendar e sugerir o traçado geral do sistema panamericano. A terceira deveria desenvolver recomendações de financiamento, “por todos os meios possíveis”, para os gastos de construção, “em forma satisfatória e rápida” (Rodrigues, 1955, p. 36).

⁶ Criada em 1948 na Nona Conferência Internacional Americana, em Bogotá, contou com a participação de 21 Estados, quando foram adotados a Carta da Organização dos Estados Americanos, o Tratado Americano sobre Soluções Pacíficas (“Pacto de Bogotá”) e a Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem.

No ano seguinte, em 1953, a Segunda Comissão de Técnicos Especialistas reuniu-se no Rio de Janeiro, cujas recomendações foram levadas ao Sexto Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, em Caracas, em 1954. O evento sediado na capital Venezuela foi o maior até então — e muito concorrido. Contou com cinco sessões plenárias, 44 resoluções aprovadas, 18 atividades sociais, quatro excursões e visitas técnicas e uma exposição rodoviária, na qual todos os países tiveram a oportunidade de demonstrar os seus avanços rodoviários em estandes específicos, com fotos, maquetes e mapas. A delegação brasileira, presidida pelo engenheiro Luiz Ribeiro Soares, foi bastante atuante, com várias recomendações sugeridas — e aprovadas.

Um regime específico para os congressos esteve na pauta das discussões, e acatado por unanimidade. Importante notar que o artigo 3º indica que, a partir do Sétimo Congresso (que seria realizado no Panamá, em 1957), o evento constituiria uma atividade interna no âmbito da OEA, “com o caráter de conferências especializadas, sujeita, portanto, às estipulações da carta” da entidade, criada havia seis anos. Ou seja, o rodoviarismo revestia-se de máxima institucionalidade.

Uma das resoluções foi responsável pela oficialização de quatro comissões técnicas de especialistas: 1) Fomento e Organizações Rodoviárias Governamentais; 2) Planejamento, presidida pelo Brasil; 3) Financiamento; e 4) Terminologia. Houve uma resolução específica intitulada “felicitação ao governo dos Estados Unidos”, que resolve:

1 — Outorgar ao governo dos Estados Unidos uma calorosa felicitação por sua valiosa ajuda no traçado e na construção da Rodovia Interamericana, ratificando amplamente os acordos tomados nesse sentido em Congressos anteriores.

2 — Autorizar ao Comitê Diretor Permanente que gestione [*sic*] e ative os trâmites necessários a fim de que a cooperação do governo dos Estados Unidos se atualize integralmente e com a brevidade possível. (Soares, 1954, p. 16)

Quanto ao traçado geral do sistema panamericano de estradas de rodagem, definiu-se entre “sistema preferencial” (aquele que “reúne o maior número de vantagens no sentido de melhor satisfazer as condições necessárias ao estabelecimento do sistema”) e “ligação rodoviária alternativa”, que permite novas rotas que também podem ser utilizadas como via de interesse panamericano. Os sistemas preferenciais deveriam obedecer a critérios técnicos, políticos, econômicos e de segurança nas Américas (menor tempo de percurso entre as capitais, permitindo tráfego permanente com segurança e rapidez). Foi em 1954, portanto, que se consolidou a expressão “Sistema Rodoviário Panamericano”, ligando todas as capitais do continente e ligando países que se situam fora do eixo longitudinal principal, como Venezuela, Bolívia, Paraguai, Argentina e Brasil. De Washington ao Rio de Janeiro, seriam 32.311 km, sendo 13.733,5 km pavimentados; 14.829,2 km transitáveis todo o ano; 2.770,5 km transitáveis em tempo seco e 978 km de interrupção (dos quais 737 km impediam a passagem entre países).

De Washington a Laredo, cidade mexicana na fronteira com o Texas, existiam várias rotas, todas pavimentadas, mas a opção por Lexington (Kentucky), Bristol (Virgínia), Chatanooga (Tennessee), Birmingham (Alabama), New Orleans (Luisiana), Houston (Texas) e San Antonio (Texas), com 2.983 km, era considerada a mais turística e de menor extensão — e, portanto, o tronco principal do sistema nos Estados Unidos. A partir de Laredo, o sistema cruzaria o México e todos os países do istmo centro-americano (com exceção de Belize, que na época ainda era uma colônia britânica)⁷ até chegar à fronteira com a Colômbia, totalizando 5.592 km (Tabela 1 e Figura 2).

⁷ A antiga Honduras Britânicas, rebatizada “Belize”, obteve a independência do Reino Unido em 1981.

Tabela 1. Sistema rodoviário panamericano¹: México e América Central (1954)

Países	Extensão (em km) e condição das rodovias				
	Total	Pavimentada	Transitável (perene)	Transitável (tempo seco)	Interrompida
México	2.582	2.582	0	0	0
Guatemala	511	59	412	0	40
El Salvador	314	280	34	0	0
Honduras	268	268	0	0	0
Nicarágua	383	211	172	0	0
Costa Rica	664	97	331	0	236
Panamá	870	121	425	0	324
Total	5.592	3.618	1.374	0	600

Fonte: organizado pelo autor com base em Rodrigues (1955, pp. 39-40).

Obs.: 1. O trecho da fronteira México-Guatemala até o Panamá era chamado “rodovia Interamericana”.

No Panamá, após cruzar o canal com o uso de embarcações, a rodovia finalizava em Chepo, a 324 km da fronteira colombiana. A justificativa para a paralisação das obras em direção à América do Sul, segundo um técnico estadunidense, eram as dificuldades de execução ao longo dos vales dos rios Chepo, Chucunaque, Tuirá e Paya, entrecortados por densas selvas e áreas alagadiças até encontrar a rodovia Medellín-Turbo em Chigorodó, já em território colombiano (Rodrigues, 1955). Esse pedaço ficou conhecido como “estreito de Darién”. Uma das resoluções do Sexto Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem foi a criação de uma comissão técnica para estudar o traçado naquela região. Em 1955, na reunião do Comitê Permanente, na Cidade do México, foi aprovada a constituição do Subcomitê de Darién, com três técnicos, cada um designado pelo governo de Colômbia, Panamá e Estados Unidos. A missão seria apresentar um plano, com custo provável e detalhes relativos à sua execução. No mesmo ano, os Estados Unidos assinaram

um tratado com o Panamá em que se comprometiam a construir uma moderna ponte sobre o canal⁸.

Figura 2. Sistema rodoviário panamericano: México e América Central (1954)

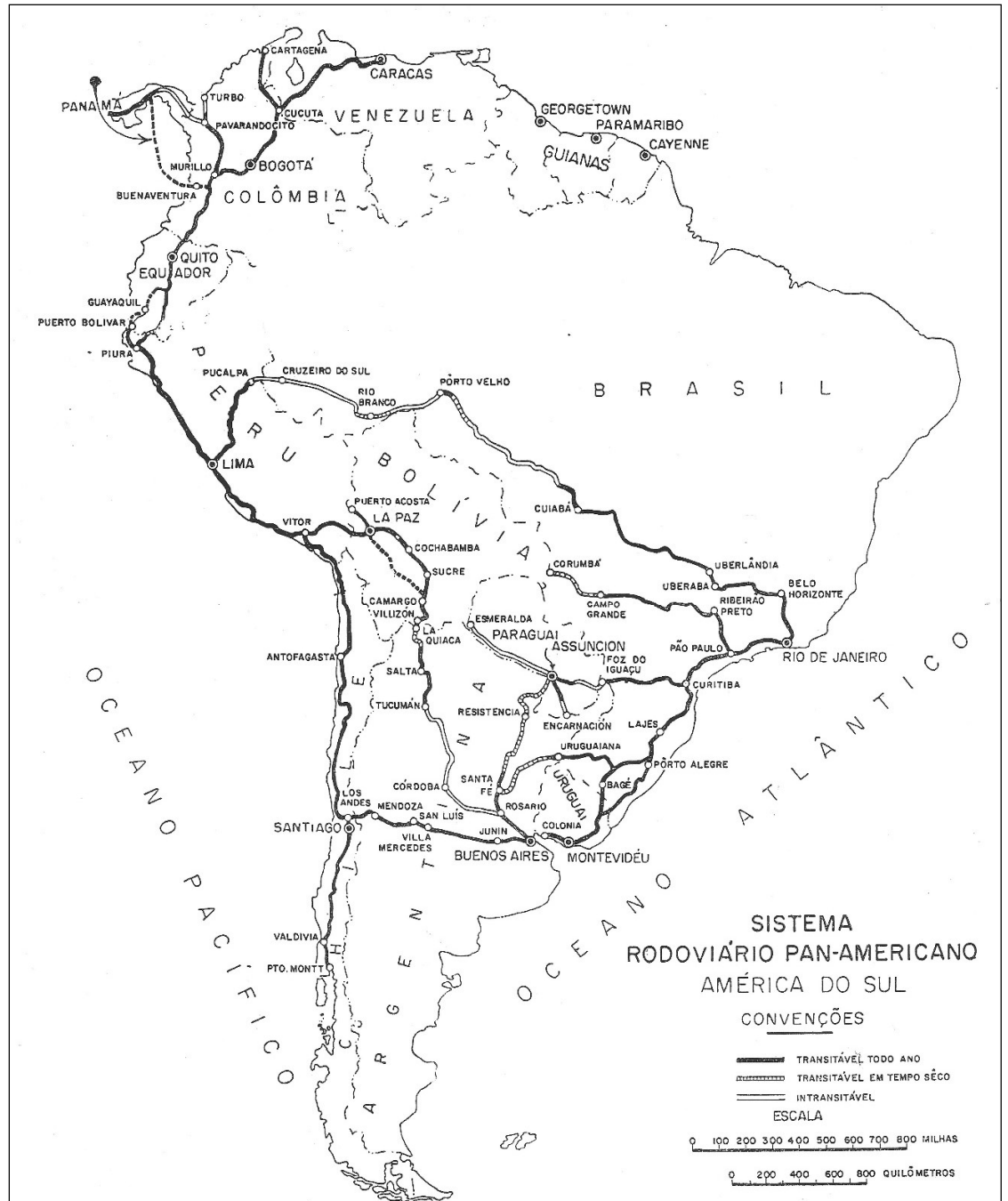


Fonte: Rodrigues (1955, p. 39).

⁸ Iniciadas em outubro de 1959 pela construtora estadunidense John F. Beasley & Company, as obras levaram três anos e custaram cerca de USD\$ 20 milhões. A moderna Ponte das Américas, com 1.655 metros de comprimento, foi inaugurada em 12 de outubro de 1962.

Após cruzar México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Panamá, a rodovia entraria na Colômbia, de onde partiria um ramal norte no sentido de Caracas (via Cúcuta), e um ramal sul para Equador e Peru. Um pouco antes da fronteira com o Chile, nova ramificação, com ambos os caminhos tendo como destino Buenos Aires: 1) via Bolívia, norte da Argentina e Córdoba, e 2) via Santiago e Mendoza. Da capital argentina partiriam trechos com destino ao Uruguai (via Colonia del Sacramento, por travessia do Rio da Prata em *ferry-boat*), ao Brasil (via Uruguaiana, Rio Grande do Sul) e ao Paraguai (via Assunção). Todo esse feixe se encontraria em Curitiba, com destino a São Paulo e Rio de Janeiro, ponto final de todo o sistema (Tabela 2 e Figura 3).

Figura 3. Sistema rodoviário panamericano: América do Sul (1954)



Fonte: Rodrigues (1955, p. 38).

Tabela 2. Sistema rodoviário panamericano: América do Sul (1954)

Países	Extensão (em km) e condição das rodovias				
	Total	Pavimentada	Transitável (perene)	Transitável (tempo seco)	Interrompida
Colômbia	3.440	654	2.347	352	87
Venezuela	992	536	456	0	0
Equador	1.083	0	943	45	50
Peru	3.034	1.799	1.275	0	0
Bolívia	2.861	144	2.315	161	241
Chile	2.386	367	1.813	206	0
Argentina	4.805	2.538	861	1.406	0
Paraguai	390	73	282	43	0
Uruguai	728	656	8	64	0
Brasil¹	4.022	633,5	2.887,2	501,5	0
Total	23.741	7.400,5	13.187	2.778,5	378

Fonte: organizado pelo autor com base em Rodrigues (1955, pp. 40-41).

Obs.: 1. Inclui apenas as ligações com Argentina e Uruguai: tronco principal (via Uruguaiana e Jaguarão, ambas no Rio Grande do Sul) e rotas secundárias (via Aceguá e Livramento, ambas no Rio Grande do Sul).

No Brasil, os agentes do rodoviarismo viam com grande interesse os andamentos da empreitada que ligaria, por via rodoviária, os Estados Unidos com o restante do imenso continente. O engenheiro Philúvio de Cerqueira Rodrigues, um dos diretores mais antigos dos quadros do DNER, lançou um relatório completo sobre o tema, publicado na revista *Rodovia* em 13 páginas ilustradas com dois mapas. Além das questões históricas e dos andamentos dos trabalhos, Rodrigues enalteceu o fato de a empreitada — intitulada como “elo indissolúvel das Américas” — proporcionar a quebra do isolamento em vastas porções da América Latina, gerando potencialidades econômicas e o avanço do turismo e servindo de “garantia da segurança das Américas” (Rodrigues, 1955, p. 33). Para justificar o seu gigantismo, apelava-se ao modelo estadunidense:

Por que tem esse povo o seu melhor padrão de vida?

O norte-americano alimenta-se bem, tem boa casa, educa bem seus filhos, tem bom ordenado, distrai-se mais do que qualquer outro povo; e isso porque tem a seu dispor um sistema de vias de comunicação, de entre o qual sobressai o rodoviário, o mais extenso do mundo, com 4.100.000 quilômetros de extensão, sendo sua extensão pavimentada de 2.340.000 quilômetros, e por ele circulam 58.000.000 de automóveis, dos quais 10 milhões são caminhões.

Toda a produção do país está ao alcance de cada cidadão, e são cerca de 162 milhões.

Há uma troca contínua dos produtos de cada região, rodando sobre pneus ou trilhos de aço até a porta dos seus consumidores, desde que o preço do transporte não faça superar o preço do produto local.

[...]

Não há nesse país regiões isoladas que se assemelhem aos arquipélagos a que já nos referimos. Não há pauperismo e isso porque essas regiões são cortadas por estradas e têm comunicações que destroem a miséria e trazem a riqueza. (Rodrigues, 1955, p. 32)

Por último, enalteceu o fato de que a parte que cabia ao Brasil de todo o sistema, dividida em duas etapas (descritas minuciosamente), estava sendo cumprida com grandes aportes do governo federal. A primeira, com 3.462 km (dos quais apenas 633,5 km pavimentados), consistia nas ligações já viáveis com Argentina e Uruguai (via Uruguiana e Jaguarão, no Rio Grande do Sul). A segunda, totalizando 12.483 km (dos quais apenas 574 km pavimentados), referia-se às ligações ainda incompletas com Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Peru e Venezuela. O autor previa a conclusão da segunda etapa entre 10 e 20 anos (Rodrigues, 1955).

E o já citado engenheiro Soares (1954, p. 28), chefe da delegação brasileira em Caracas, sugeriu atenção especial do governo brasileiro às resoluções 4 (“interesse do Banco Internacional de Reconstrução e Fomento em cooperar no planejamento dos sistemas rodoviários”) e 34

(“meios para facilitar a pavimentação de rodovias”), que “poderão ser oportunamente invocadas em nosso proveito, para o eventual financiamento das estradas brasileiros do Sistema Rodoviário Panamericano, ainda não abertas ao tráfego”.

Em seu ímpeto nacional-desenvolvimentista, o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) evidenciou que era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. Rasgar o território nacional com novas estradas, além de melhorar e pavimentar boa parte das existentes, tornou-se imperativo, sobretudo após o anúncio da construção de Brasília, guinada radical no curso do desenvolvimento nacional. Apesar de contar com metas direcionadas aos demais modais (ferroviário, serviços portuários e de dragagem, Marinha Mercante e aéreo), o próprio governo admitiu a elevada prioridade ao rodoviário, justificada “pelas próprias exigências de crescimento do País e das falhas estruturais do sistema ferroviário” (Brasil, 1958, p. 165). Entre 1955 e 1959, as taxas de investimento em relação ao PIB foram de 2,87% no modal rodoviário; 0,86% no ferroviário; 0,14% no aéreo; 0,12% no marítimo e 0% no dutoviário (Associação Rodoviária do Brasil, 1961).

Bastos (1955, p. 11) nota que havia um novo momento em termos rodoviários, já que os problemas no sistema (aperfeiçoamento, pavimentação e ampliação) não eram mais desconhecidos, “faltando apenas mais decisão, mais dinheiro, mais tempo para resolvê-los”. O governo JK mantinha-se amplamente favorável ao privilégio concedido ao sistema rodoviário (Huertas, 2022) e sua obsessão em montar um parque automotivo no país era compreensível: o que seria da “meta rodoviária” sem carros, ônibus e caminhões?

Foi em meio a essa conjuntura altamente favorável ao rodoviarismo que ocorreu o Sétimo Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem na Cidade do Panamá, em 1957, no qual o problema de Darién — batizado “Tampão de Darién” (ou *Darien Gap*, em inglês) pelo engenheiro panamenho Tomás Guardia — foi alvo de amplo debate. Houve a

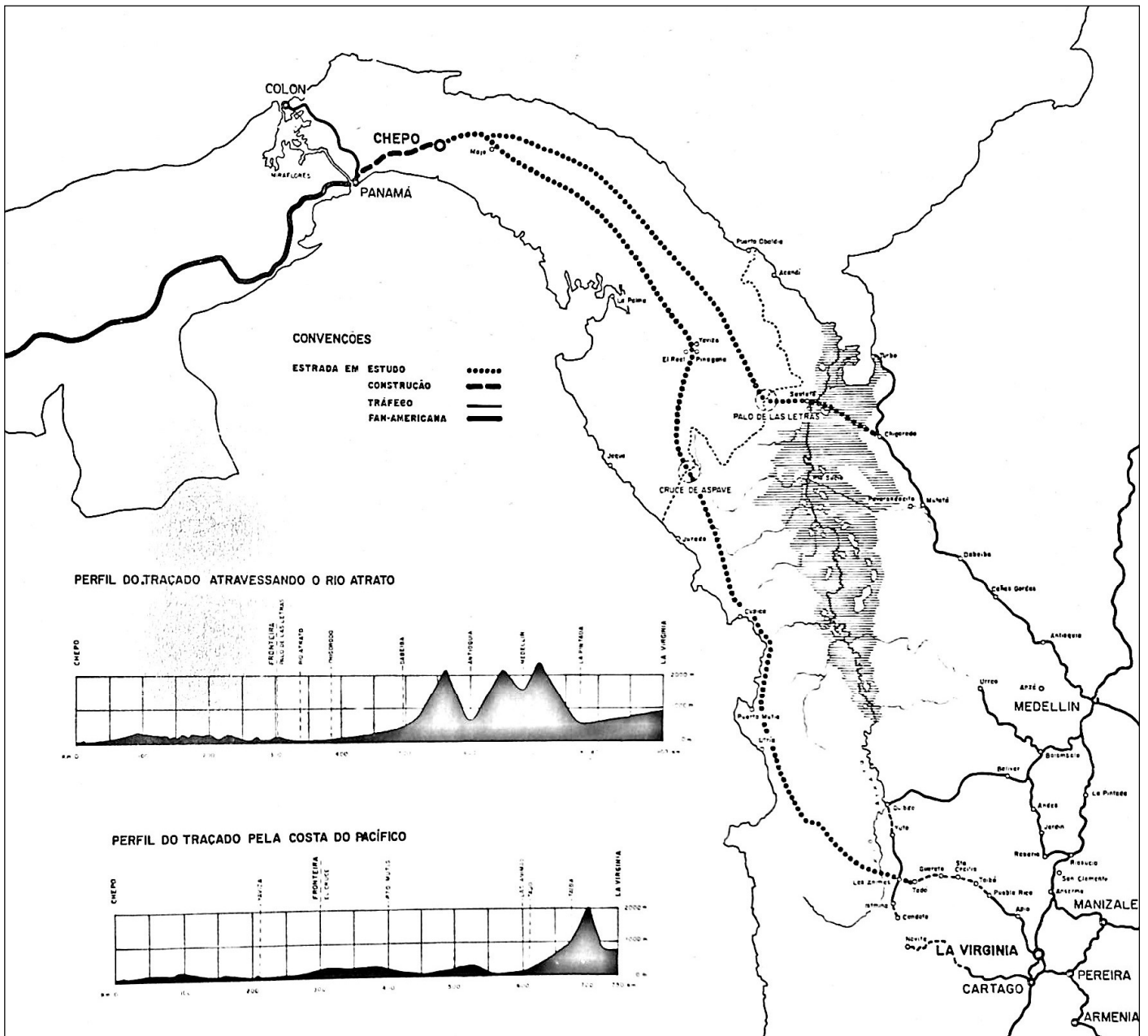
apresentação de um estudo minucioso sobre a questão, com a criação de um subcomitê específico, encabeçado pela União Panamericana, para encaminhar as resoluções acatadas. Para completar a ligação entre as Américas, havia uma lacuna de 700 km a ser construída a um custo estimado de USD\$ 70 milhões, pois não fora apresentado um orçamento exato. Quanto ao traçado, ficou estabelecida a abertura de um caminho pioneiro de Chepo, onde finalizava a estrada em território panamenho, a Yavisa, já próximo da fronteira com a vizinha Colômbia.

Ambos os governos declararam que o traçado já estava “suficientemente estudado”, pois havia sido encontrada alternativa mais curta para superar os pântanos do Rio Atrato (Figuras 4 e 5), e se comprometeram a melhorar caminhos provisórios, em uma força-tarefa para ao menos abrir uma via de acesso a uma região que tinha sido explorada apenas por via fluvial ou a pé. O único problema, reconheceram, seria a obtenção de recursos. Fato contraditório, pois o governo panamenho havia obtido, em 1956, empréstimo de USD\$ 5,9 milhões do consórcio Banco Mundial, Bank of America of San Francisco e Chemical Corn Exchange Bank of New York destinado a financiar o programa de melhoramentos e pavimentação de 645 km de estradas de rodagem em seu território, “no qual existe, como se sabe, o canal do Panamá, de grande interesse para os EE.UU.” (*Rodovia*, 1956, p.18).

Figura 4. Selo comemorativo do Oitavo Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem indica o traçado escolhido para o lado colombiano (1960)



Figura 5. Interrupção em Darién: traçados estudados pelo subcomité (1957)



Fonte: Fraenkel (1959, p. 41).

Sobre esse ponto, cabe destacar que os Estados Unidos já haviam financiado dois terços da rodovia Interamericana, da fronteira México-Guatemala ao canal, e seu delegado afirmou que os investimentos rodoviários não iriam para além do canal. A contribuição estadunidense no evento foi modesta, resumindo-se à apresentação de um projeto de convênio sobre o tráfego comercial de veículos motorizados pelo sistema rodoviário panamericano. Alternativa coletiva de financiamento foi colocada na mesa, mas considerada um “debate quente” pelo delegado argentino, com o apoio de seu par brasileiro e peruano. Argumentaram que, apesar dos possíveis benefícios econômicos aos países adjacentes a Darién, a mera importância simbólica para completar a rodovia não justificava quaisquer contribuições monetárias sul-americanas além das disponibilizadas para as pesquisas da rota a ser implantada (Ficek, 2016).

O engenheiro Benjamin Fraenkel, chefe da delegação brasileira (e que se encontrava em giro pelos países da América Central desde o ano anterior), externou a sua decepção para com a condução dos trabalhos em relatório apresentado em 1959. Apesar do interesse demonstrado pelas delegações em todos os assuntos, “em muitos casos, nos intervalos entre essas reuniões, não são tomadas as providências necessárias ao seu desenvolvimento, não são feitos os estudos indispensáveis e [...] não são mantidos os contatos entre os técnicos que estão em condições de levá-los adiante” (Fraenkel, 1959, p. 42). Para ele, faltava eficiência na cooperação internacional, comprometendo a “formação de um sentido panamericano” nos setores de transportes e comunicações.

Cabe destacar que, em 1958, o governo JK havia lançado a Operação Panamericana, que buscou se aproximar dos países latino-americanos para promover o desenvolvimento econômico pautado pelo fortalecimento das economias domésticas, aumento do volume de crédito, formação de mercados regionais e ampliação dos programas de assistência técnica. Para o efetivo sucesso da estratégia diplomática e geopolítica do governo JK, a concretização da ligação rodoviária em Darién seria de fundamental importância, fato que “justifica plenamente a sua inclusão com alta prioridade na já vitoriosa Operação Panamericana, brilhantemente lançada pelo Presidente Juscelino Kubitschek” (Fraenkel, 1959, p. 36). Em 1958, a estrada Interamericana,

agora classificada como CA-1 (o tronco principal do sistema no istmo centro-americano), ainda dispunha de longa extensão sem pavimento, além de três interrupções (Tabela 3), indicando pouco avanço em relação à situação de 1954.

Tabela 3. Rodovia Interamericana (31 de outubro de 1954)

Países	Extensão (em km) e condição das rodovias			
	Total	Em tráfego		Fechada ao tráfego
		Pavimentada	Sem pavimento	
Guatemala	508	134	366	8
El Salvador	312	312	0	0
Honduras	150	0	150	0
Nicarágua	381	211	170	0
Costa Rica	660	208	238	214
Panamá	506	162	322	22
Total	2.517	1.027	1.246	244

Fonte: organizado pelo autor com base em Fraenkel (1959, p. 40).

Obs.: 1. O trecho da fronteira México-Guatemala até o Panamá era chamado “rodovia Interamericana”.

Mas se, no istmo centro-americano, a situação da interligação panamericana seguia bem encaminhada, na América do Sul, ainda havia grandes lacunas em sua porção central. E, ainda no âmbito da Operação Panamericana, as rotas de interesse panamericano “deveriam satisfazer a incorporação de regiões subdesenvolvidas à economia nacional ou regional” (Ficek, 2016, p. 15). Tratava-se, portanto, de uma nova dimensão regional, que, de certa forma, refletia uma mudança nas políticas econômicas latino-americanas com a criação de mercados comuns capazes de competir com nações industrializadas e reposicionar a sua desvantagem na economia global em termos de relações centro-periferia (Ficek, 2016). Tanto que, em 1960, a Associação Latino-

Americana de Livre-Comércio⁹, estabelecida pelo Tratado de Montevideú, declarou apoio às seções regionais da rodovia Panamericana, como faria a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe ao longo da década de 1960.

Nesse sentido, em 1959, durante reunião da Comissão Técnica de Planejamento, no Rio de Janeiro, a delegação paraguaia apresentou o projeto da rodovia transversal Panamericana, que atravessaria quatro capitais (Lima, La Paz, Assunção e Rio de Janeiro), caracterizando o “interesse continental” (Rodrigues, 1965, p. 7). Um subcomitê foi formado para estudar os meios de impulsionar o seu financiamento e construção, e na reunião seguinte, em 1963, o seu ponto inicial substituiu o Rio (que não era mais a capital federal) pelo porto de Paranaguá, no litoral paranaense.

O interesse brasileiro residia na finalização das obras de construção da Ponte da Amizade, entre Foz do Iguaçu e Puerto Stroessner¹⁰, no Paraguai, que já se arrastavam desde outubro de 1956. A ideia dessa rodovia acabou sendo aprovada sem alterações no Oitavo Congresso Panamericano de Estradas de Rodagens, sediado em Bogotá, em 1960, totalizando 4.480 km, sendo 1.671 km no Peru (Lima-Desaguadero), 1.294 km na Bolívia (Desaguadero-Cañada Oruro), 743 km no Paraguai (Cañada Oruro-Puerto Stroessner) e 772 km no Brasil (Foz do Iguaçu-Paranaguá). Em tempo: a Ponte da Amizade, cujo vão de 290 metros em concreto armado e arco engastado era recorde para a época, foi inaugurada com pompa pela ditadura brasileira e paraguaia em 27 de março de 1965.

⁹ O acordo previa a redução de tarifas e livre-comércio entre seus membros, mas acabou não se concretizando. Muitos autores o consideram o embrião do futuro Mercado Comum do Sul (Mercosul), instituído pelo Tratado de Assunção de 1991.

¹⁰ Rebatizada de “Ciudad del Este” em 1989, por um plebiscito ocorrido após a queda da ditadura comandada por Alfredo Stroessner.

Considerações finais

A Resolução 1.574 (XXVIII-O/98), adotada na sessão plenária da Assembleia-Geral da OEA de 2 de junho de 1998, referente a “conferências especializadas”, reconheceu a contribuição valiosa feita pelos congressos de Estradas de Rodagem, mas decidiu dissolvê-los. O último havia sido realizado em 1991 e as atividades da entidade, a partir daquele momento, deveriam focar em áreas prioritárias estabelecidas pelo Plano Estratégico de Auxílio ao Desenvolvimento 1997-2001. Era o fim do “panamericanismo rodoviário”, mas esta pesquisa nos indica que alguns apontamentos podem ser lançados, levando-se em consideração o papel dos Estados Unidos e a resposta brasileira ao fenômeno.

1. Fica nítido que o interesse primordial dos Estados Unidos, na primeira metade do século 20, seria interferir pela construção de uma via rodoviária que pudesse conectá-los ao canal do Panamá, cruzando todo o México e os países do istmo centro-americano. Esta, inclusive, nos parece sempre ter sido a razão primeira da emergência da ideia de um suposto “panamericanismo rodoviário” e da ingerência direta estadunidense: uma causa geopolítica justificada pela segurança do canal, mas oficialmente nunca declarada — e escondida entre a motivação de um futuro (e improvável) incremento nos fluxos comerciais entre os países. Tanto que o primeiro mapa apresentado pela Comissão da Rodovia Interamericana, de 1931, mostra o traçado com início em Nuevo Laredo, na fronteira México-Estados Unidos, até a Cidade do Panamá apenas, desconsiderando a ligação com a Colômbia¹¹. Ademais, a estrada também poderia conectar várias instalações militares e bases estadunidenses localizadas no interior do Panamá, particularmente a Base Aérea do Rio Hato, 128 km a oeste da capital do país. Também fortalece o argumento o desinteresse dos Estados Unidos pelo financiamento da parcela rodoviária do sistema rodoviário panamericano cabível na América do Sul. Nessa porção do continente, seu auxílio vinha

¹¹ Disponível em: https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_11310?r=-0.03,0.049,1.067,0.603,0. Acesso em: 17 de maio de 2024.

apenas na forma de consultorias e elaboração de projetos. Ademais, o avanço do rodoviarismo pela América Latina, sobretudo no México e no Brasil, também representou a possibilidade de abertura de uma grande demanda reprimida para as fábricas estadunidenses de equipamentos de construção rodoviária. Não por acaso que, nos congressos, a Construtores Rodoviários Americanos Associados (ou American Builders Road Associates), por intermédio de sua “divisão panamericana”, tinha permissão para participar como observador especial, justificada pelas suas relações de cooperação com a OEA.

2. A Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria reforçaram o interesse geopolítico e militar dos Estados Unidos sobre a Zona do Canal, demonstrado pelos sucessivos aportes financeiros para a execução e pavimentação do trecho entre o México e o Panamá. Entretanto, a resposta estadunidense à Operação Panamericana desencadeada pelo governo JK, no âmbito rodoviário, foi inserir a temática no rol das estratégias da Aliança para o Progresso. O tema do Nono Congresso, realizado em Washington, era “Rodovias na Aliança para o Progresso”, estampado na capa da programação com um mapa do continente indicando a rodovia Panamericana — mas sem a ligação entre Panamá e Colômbia no Estreito de Darién. Um ano antes, em 1962, houve a abertura oficial da rodovia Interamericana, quando três ônibus da General Motors viajaram da capital mexicana à capital panamenha. Desse modo, celebrava-se a habilidade da *expertise* estadunidense para transformar a sociedade, reproduzindo na América Latina a prosperidade observada naquele país, no pós-guerra, “pela ajuda ao desenvolvimento, trabalhada para criar um senso de comunidade hemisférica com o interesse comum no acesso aos recursos naturais e oposição ao comunismo” (Ficek, 2016, p. 13). A rodovia Panamericana, “capturada pela política da Guerra Fria”, acabou se tornando um instrumento de expansão do *American way of life*, cuja contrapartida, na visão dos *policymakers* estadunidenses, residia nos investimentos privados que levariam ao crescimento econômico e à estabilidade política da América Latina.

3. Embora seja razoável sugerir que a ligação em Darién não tivesse sido o objetivo central dos Estados Unidos, na década de 1960, o país retomou a questão, que ganhou força no Oitavo Congresso, em Bogotá,

cuja resolução adotou a proposta mexicana de projeto de financiamento. Acatado pela OEA, um fundo especial para pesquisas de USD\$ 3 milhões fora instituído em 1961, no qual os Estados Unidos concordaram em bancar USD\$ 2 milhões como parte da Aliança para o Progresso. A outra parcela seria dividida em três quotas iguais, sob responsabilidade de Panamá, Colômbia e demais membros da OEA (proporcionais ao tamanho de suas respectivas economias). Em 1962, foram assinados contratos com a firma texana Brown & Roots Overseas e com um consórcio panamenho-colombiano. A questão parecia estar sendo encaminhada quando o Ato Federal de Ajuda Rodoviária, de 1971, autorizou o governo dos Estados Unidos a bancar dois terços do custo total de implantação da obra (USD\$ 100 milhões), deixando o terço final para Panamá e Colômbia, por meio de financiamento de BID e Eximbank. “A construção da ligação final das rodovias das Américas não representa o fim de nosso empreendimento comum”, declarou o presidente Richard Nixon, acreditando que a finalização da obra serviria como um “símbolo inestimável de unidade do Novo Mundo, assim como uma avenida de comércio e cultura”¹².

Segundo Ficek (2016, p. 19), a cooperação foi justificada no Congresso apresentando a rodovia de Darién “como um projeto antirrevolucionário que promoveria o desenvolvimento econômico pela abertura de acesso a terras subdesenvolvidas no leste do Panamá, diminuindo a pobreza” (Ficek, 2016, p. 19)¹³. Em 1973, a empreiteira Morrison-Knudsen Company, especializada em obras de infraestrutura militar em locais como Afeganistão e Vietnã, iniciou os trabalhos de construção da estrada, sempre supervisionados pela Administração Rodoviária Federal dos Estados Unidos.

¹² Disponível em <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/statement-about-agreements-with-panama-and-colombia-complete-the-pan-american-highway>. Acesso em: 30 maio 2024.

¹³ Cabe lembrar que, anos antes, em 9 de outubro de 1967, Ernesto Che Guevara, um dos líderes da Revolução Cubana de 1959, havia sido brutalmente executado a mando da Agência Central de Inteligência dos Estados Unidos (CIA, na sigla em inglês) em La Higuera, no sudeste da Bolívia, em uma zona de difícil acesso. Che tinha como objetivo formar um exército guerrilheiro para derrubar o governo do presidente René Ortuño.

Dois anos mais tarde, entretanto, ocorreu um revés que acabou inviabilizando a conclusão da empreitada: o processo aberto pelo Sierra Club contra o órgão supracitado, reivindicando uma liminar de paralisação das obras para além das fronteiras nacionais, invocada pela Política Nacional Ambiental de 1969. A organização não governamental estadunidense alegava que os impactos ambientais e socioculturais às populações nativas não haviam sido devidamente estudados. Curiosamente, esse posicionamento coincidia com o da indústria frigorífica dos Estados Unidos, embora por motivos distintos. Esta alegava que a abertura da estrada poderia espalhar febre aftosa da América do Sul para o Panamá (comprovou-se, de fato, contaminação de cabeças em Urabá, no departamento de Chocó), com alguma probabilidade de alcançar o istmo centro-americano e o território dos Estados Unidos — e, assim, infectar o gado bovino local. Por decisão legal, as obras ficaram atrasadas por dois anos, período em que o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos implementou programas de controle da febre aftosa tanto na Colômbia quanto no Panamá.

Mas, em 1977, novo revés: contrações financeiras por causa da espiral inflacionária dobraram os custos da obra e o Tratado Torrijos-Carter — que previa o controle territorial estadunidense sobre a Zona do Canal até 31 de dezembro de 1999, quando seria neutralizada e entregue definitivamente ao Panamá — fez com que o Congresso mudasse o seu comportamento, relutando em aprovar mais ajuda financeira ao Panamá¹⁴. A crise política e econômica dos anos 1980 comprometeu a capacidade financeira do Panamá, que acabou abandonando as obras.

A estrada finalizou em Yaviza, à beira do Rio Chucunaque, a apenas 58 km da fronteira. Do lado colombiano, a Panamericana cessa em Lomas Aisladas, a 108 km de Yaviza. Para complicar ainda mais o quadro, Darién acabou se convertendo em uma zona tampão com a criação de dois parques nacionais, um em cada país, criados respectivamente em 1974 e

¹⁴ Vide *Comptroller General's Report to the Congress. Linking the Americas – Progress and problems of the Darien Gap Highway* (PSAD-78-65), 23 fev. 1978. Disponível em <https://www.gao.gov/assets/psad-78-65.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2024.

1980: Los Katíos, no lado colombiano, e Darién, no Panamá, com 579 mil hectares, ambos declarados patrimônios da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco). Segundo Carneiro et al. (2019), que procuraram investigar os principais atores e seus interesses por trás da interrupção da rodovia em Darién, desde então o governo colombiano mantém interesse em concluir a ligação rodoviária, diferentemente do panamenho.

4. Ao Brasil sempre foi interessante aderir com força ao “panamericanismo rodoviário”. Para os agentes do rodoviarismo, encastelados no DNER, classificar uma boa parte das estradas constituintes do PRN de 1944 — e, na década seguinte, do Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias Federais do governo JK — como de “interesse panamericano” era uma estratégia para acelerar a sua construção/pavimentação, além de tentar obter recursos externos, sobretudo dos Estados Unidos. Nesse aspecto, havia nítida relação entre a política rodoviarista e a diplomacia, que fora fortalecida com a Operação Panamericana, na segunda metade dos anos 1950. Afinal, o engenheiro Fraenkel rodou a América Central e o México com a missão de estudar os problemas rodoviários regionais, em consonância com a citada estratégia geopolítica. “Esse sentimento de problemas comuns que congrega a América Latina, e foi bem interpretado pelo Presidente Juscelino Kubistchek na Operação Panamericana, é muito forte na América Central” (Fraenkel, 1959, p. 42). E, ao longo da ditadura militar (1964-1985), a estratégia foi levar a metáfora do “panamericanismo rodoviário” ao âmago da Amazônia — assim como fizera o presidente Fernando Belaúnd, no Peru, nos anos 1950. Mas o rodoviarismo levado às últimas consequências, na maior floresta tropical do planeta — Transamazônica, Perimetral Norte, Cuiabá-Santarém, Porto Velho-Manaus e Carretera Marginal de la Selva, entre Colômbia e Bolívia —, desarticulou os chamados “povos da floresta” e inseriu nexos econômicos totalmente adversos à ideia de sustentabilidade e bem-estar comum. Desmatamento, grilagem de terras, garimpo ilegal, expansão da fronteira agrícola e outras práticas perversas se multiplicaram e até hoje cobram o seu preço (Huertas, 2009).

Apesar da interrupção rodoviária em Darién, turistas e aventureiros dispostos a cruzar o estreito o fazem a partir da cidade colombiana de Turbo, de onde pegam uma lancha até Capurganá (2h30 de viagem), do outro lado do golfo de Urabá. Dessa pequena cidade de pescadores, com belas praias, existe posto fronteiriço e partem barcos (45 minutos de viagem) para Puerto Obaldía, já no lado panamenho, com partidas aéreas diárias para a Cidade do Panamá (não há ligação terrestre). Os mais aventureiros preferem caminhar de Capurganá até Sapzurro, e daí cruzar a fronteira a pé até Puerto Obaldía, uma caminhada de média dificuldade.

O lado sombrio de Darién reside na disputa territorial por grupos paramilitares e pelo intenso fluxo de imigração ilegal rumo aos Estados Unidos, em uma travessia extremamente perigosa por causa das condições geográficas e da existência de grupos criminosos. “Entrar na selva de Darién foi a pior experiência da minha vida”, revelou o venezuelano Adrian Cortez, que viu corpos em decomposição, teve a comida roubada e sentiu muita exaustão em meio à mata fechada com altas taxas de umidade (Marins, 2022, p. C6). Um quadro que tem preocupado as organizações humanitárias internacionais, como Human Rights Watch e Médicos sem Fronteiras, diante do crescimento do fluxo imigratório, sobretudo de venezuelanos, haitianos e cubanos, e da consequente escalada da violência, com muitos casos de estupros.

O trajeto em Darién pode ser feito em caminhada de 5 a 10 dias na mata, que inclui escaladas de morros e falésias, geralmente com a ajuda de guias pagos. Os descansos são realizados apenas em aldeias indígenas, pois a caminhada precisa ser feita com a luz do dia, em condições precárias de acesso a água potável e alimentação. Segundo o governo panamenho, no primeiro semestre de 2022, cerca de 40 mil imigrantes irregulares cruzaram o estreito, dos quais 28.079 eram venezuelanos (Marins, 2022).

Para a burguesia latino-americana de meados do século 20, já amplamente conectada aos desígnios estadunidenses, o rodoviarismo seria uma alavanca para o desenvolvimento, mesmo que de modo exógeno e dependente. Como é sabido, o “tampão de Darién” não foi

resolvido, mas atualmente é possível viajar por rodovias do México ao Panamá e por boa parte da América do Sul. Ocorre que as desigualdades socioeconômicas pioraram os seus índices em toda a América Latina, amplificando os históricos e crônicos problemas estruturais. Obviamente que, naquele contexto, os agentes ligados ao “panamericanismo rodoviário” não imaginariam esse quadro, pois o desenvolvimento, embalado por asfalto e petróleo, seria alcançado.

Referências

Andrade, M. C. (1981). *Geografia econômica* (7ª ed.). Atlas.

Associação Rodoviária do Brasil. (1961). *O transporte rodoviário no Brasil: o plano federal de obras rodoviárias*. Associação Rodoviária do Brasil.

Bastos, H. (1955). *ABC dos transportes*. Ministério da Viação e Obras Públicas.

Brasil. (1958). *Programa de Metas* (Tomo II — Energia e Transportes). Presidência da República; Conselho do Desenvolvimento.

Carneiro, C. P., Reolon, C. A., & Portela, J. P. (2019). A rodovia Panamericana e o Tampão de Darién: Integração continental e áreas protegidas em zona de fronteira. *Revista Transporte y Territorio*, 21, 28-43. <https://doi.org/10.34096/rtt.i21.7145>

Costa, R. G. R. (2006). *Entre “avenida” e “rodovia”*: A história da Avenida Brasil (1906-1954) (Tese de doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Dulci, T. M. S. (2008). *As Conferências Pan-Americanas: Identidades, união aduaneira e arbitragem (1889-1928)* (Dissertação de mestrado). Universidade de São Paulo.

Escobar, J. P. (1939). Um sistema transcontinental de autoestradas. *Revista A Rodovia*, 10-11, 21-23.

Ficek, R. E. (2016). Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977. *The Journal of Transport History*, 37(2), 1-26. <https://doi.org/10.1177/0022526616654699>

Fraenkel, B. B. (1959). Missão rodoviária na América Central. *Revista Rodovia*, 232, 29-52.

Freitas Jr., N. R. (1994). *O capital norte-americano e investimento no Brasil: Características e perspectivas de um relacionamento econômico (1950 a 1999)*. Record.

Galvão, O. J. A. (1996). Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: Uma perspectiva histórica. *Revista Planejamento e Políticas Públicas*, 13, 183-214.

Garbin, L. (2017, agosto 20). A aventura desconhecida de três brasileiros pelas Américas. *Jornal O Estado de S. Paulo*, H1-H4.

Grandi, G., & Huertas, D. (2023). Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 491, 17-54. [https://doi.org/10.23927/issn.2526-1347.RIHGB.2023\(491\):17-54](https://doi.org/10.23927/issn.2526-1347.RIHGB.2023(491):17-54)

Huertas, D. M. (2009). *Da fachada atlântica à imensidão amazônica: Fronteira agrícola e integração territorial*. Annablume.

Lagonegro, M. A. (2008). A ideologia rodoviarista no Brasil. *Revista Ciência & Ambiente*, 37, 39-50.

Marins, C. (2022, março 18). Um pesadelo no sonho americano. *Jornal O Estado de S. Paulo*, C6-C7.

Natal, J. L. A. (1991). *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e perspectivas* (Tese de doutorado). Universidade Estadual de Campinas.

Norton, P. (2023). *Autonorama: Uma história sobre carros "inteligentes", ilusões tecnológicas e outras trapaças da indústria automotiva*. Autonomia Literária.

Rabelo, G. (1942). A rodovia em função da defesa nacional. *Revista A Rodovia*, 30, 20-22.

Rodrigues, P. C. (1965). Rodovia Transversal Pan-Americana: Uma nova saída do Paraguai e Bolívia para o Atlântico. *Revista Rodovia*, 263, 6-11, 21-22.

Rodrigues, P. C. (1955). Rodovia Pan-Americana. *Revista Rodovia*, 183, 31-44.

Silva, V. (2019). *Mobilidades e viagens imaginativas: O papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930)* (Dissertação de mestrado). Universidade de São Paulo.

Silva Júnior, R. F. (2004). *Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: Fluxos e mobilidade geográfica do capital* (Dissertação de mestrado). Universidade Estadual Paulista.

Soares, L. R. (1954). VI Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem. *Revista Rodovia*, 175, 13-42.

Tota, A. P. (2000). *O imperialismo sedutor: A americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. Companhia das Letras.