TRABALHO, ESPAÇO E MUDANÇA SOCIAL: IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RS-13 NA SERRA DO BOTUCARAÍ – RS (ANOS 50 E 60)

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

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

Palavras-chave: BR-386; história oral; trabalho.

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, a BR-386 é importante via de ligação entre a capital gaúcha e o norte do Rio Grande do Sul. Nos anos 50 e 60, quando foi construída, ela significou um projeto de integração nacional através das rodovias, bem como uma possibilidade de escoamento para a rica produção agrícola advinda do interior. A RS-13 (nome original) causou inúmeras transformações nas regiões por onde passou, incluindo a chamada Serra do Botucaraí, região que incluí os municípios atuais de São José do Herval e de Pouso Novo. Esse texto tem por objetivo refletir sobre os impactos socioeconômicos provocados pela obra na referida região, abordando os âmbitos do comércio e da produção agropecuária, além das formas pelas quais a mudança no espaço habitado pode engendrar novas relações sociais entre os moradores locais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo Barros (2005, p. 232), a construção de um problema histórico a ser pesquisado deve levar em conta que qualquer tema se inclui em diferentes dimensões, domínios e abordagens da ciência histórica. Quando falamos em dimensões, referimo-nos às grandes áreas da histórica, como a História Econômica. Mas as questões também se diferenciam pelos seus domínios, ou seja, pelas suas temáticas intrínsecas ou pelo espaço, tempo, ou sujeito histórico que decidem investigar; a História rural é bom exemplo. Já a abordagem trata das fontes escolhidas ou dos campos de observação possíveis, como a Micro-história. Sendo assim, uma pesquisa enquadra-se nas intersecções desses espaços, de modo que o trabalho aqui exposto vincula-se às Histórias Econômica e Social, à História Oral e Regional e, por fim, a História Rural ou Agrária.

3 MATERIAIS E MÉTODOS (ou PROCEDIMENTO METODOLÓGICO)

As fontes utilizadas resultam de quatro entrevistas obtidas por meio da metodologia da História Oral. A amostra de testemunhas constitui-se de moradores das margens da rodovia que ali residem desde a pavimentação da RS-13. São três homens e uma mulher, com faixa etária localizada entre 60 e 75 anos. Suas entrevistas foram semi-dirigidas por um questionário de vinte questões, de modo que as gravações somam mais de 139 minutos de áudio.

4 RESULTADOS e DISCUSSÃO

Os primeiros resultados são fruto de uma análise inicial das fontes e que será aprofundada conforme os referenciais bibliográficos forem ampliados e fontes de outro tipo forem apreciadas. Atualmente, indicam-se duas esferas de impacto em que a RS-13 foi mais importante, são elas: o comércio e a produção agropecuária. Quanto ao comércio, notabiliza-se que no período anterior havia apenas um comerciante por comunidade, responsável por recolher toda a produção e vende-la aos comerciantes de fora da região. Assim, com a realização da rodovia e a considerável melhoria nas condições estruturais do transporte rompe-se essa situação quase de monopólio comercial, de modo que vendedores e compradores de todos os tipos e lugares invadem a colônia em busca de seus produtos e potencial mercado consumidor.

A produção agropecuária possui duas subseções: com relação à agricultura, cultivava-se de milho, soja, feijão, mandioca, arroz, abóbora, batata, lentilha e batata doce. A maioria dessa produção continua a mesma, com a ressalva de que aumentaram o número de compradores para eles. A exceção talvez esteja no milho, que certamente teve sua produção afetada pela diminuição na criação de suínos. Conforme foi apurado, era prática muito comum a criação desses animais tanto para a venda como para o consumo das famílias, e a base alimentar desses animais quase sempre foi o milho. Com o passar do tempo, as “integrações”, que são grandes empresas voltadas para a criação desses animais (também para a obtenção de leite e criação de frangos para corte) acabou minando o comércio de suínos feito por esses moradores, tendo em vista que os animais das “integrações” são alimentados com produtos mais eficientes do ponto de vista da engorda e acabam custando bem menos ao consumidor final.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As relações sociais estabelecidas no passado da região dão conta de uma localidade praticamente isolada das cidades, com uma produção de subsistência real e que se voltava para o mundo urbano apenas em períodos esporádicos. Os transportes a cavalo ou a pé impediam maiores conexões com outras realidades, fortalecendo a integração social dentro da própria comunidade; espaços como a igreja e o campo de futebol faziam comunidades unidas tanto por laços de sangue como de cumplicidade. Com a instauração da rodovia, os pequenos trajetos entre as famílias ficaram mais raros, atravessar ou caminhar as margens de uma estrada na qual veículos grandes e pequenos trafegam a mais de 100 km por hora tornou tudo mais perigoso. Os atropelamentos e os acidentes chegaram aos poucos e foram ficando constantes, a sensação de angústia parece ter abatido os moradores que hoje tem seu próprio automóvel, mas estão muito menos próximos de seus vizinhos do que dos centros comerciais e políticos urbanos.

REFERÊNCIAS

BARROS, José D.’Assunção. O campo histórico–considerações sobre as especialidades na historiografia contemporânea. História Unisinos, v. 9, n. 3, p. 230-239, 2005.