

SISTEMA RODOVIÁRIO E A SUDENE: CRISE DO PLANO DIRETOR, GOLPE DE 1964 E A ALIANÇA PARA O PROGRESSO.

COSTA, Júlia Alves¹; QUIRINO, Gustavo Henrique Almeida¹; PINTO, Gustavo Louis Henrique^{1*}

¹Instituto Federal de Goiás, Câmpus Uruaçu * gustavo.pinto@ifg.edu.br

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - Sudene, criada em 1959 pelo economista Celso Furtado, representou a primeira política de planejamento regional voltada para a redução das desigualdades sociais e em prol do desenvolvimento econômico. Em seu I Plano Diretor (1960), se consolidou um planejamento global, incluindo investimentos em diversos setores estratégicos para o avanço da região nordestina. Dentre os investimentos previstos, as rodovias receberam atenção especial, com a possibilidade de integrar o Nordeste ao restante do país e impulsionar o desenvolvimento econômico regional. A precariedade do sistema rodoviário nordestino na década de 1950 era um obstáculo ao progresso, impedindo a interligação com os demais modais de transporte e a conexão com as outras regiões do Brasil. Esta pesquisa analisou o processo de viabilidade política e orçamentária do Sistema Rodoviário proposto no I Plano Diretor, com realização prevista para o quinquênio 1961-1965. A hipótese verificada é que o processo de implementação do Sistema Rodoviário no Nordeste pela Sudene possui dois momentos, o período 1961-1964, em que havia a previsão no Plano Diretor, porém não foram efetivadas, e o período após o Golpe Civil-Militar, entre abril de 1964 e 1965, em que recursos do programa estadunidense Aliança para o Progresso foram destinados para a região através da United States Agency of International Development - USAID. Os materiais analisados e explorados se baseiam em documentos da Sudene, como o I e II Plano Diretor, resoluções e pareceres do Conselho Deliberativo (Condel), bem como fontes americanas desclassificadas que representam a base documental sobre as relações Brasil e os Estados Unidos. Foi constatado que a implementação do I Plano Diretor da Sudene, criado com a missão de reduzir as desigualdades regionais e integrar a economia nordestina ao restante do país, enfrentou adversidades para a sua efetivação. Devido à instabilidade política na década de 1960 e a falta de suporte do governo federal o plano de desenvolvimento da região nordestina não vigorou. O investimento americano antes de 1964 foi destinado de forma seletiva aos estados brasileiros cujos governadores possuíam alinhamento com os interesses norte-americanos e contrários ao governo de Goulart, essa ajuda econômica se consolidou em desestabilização da democracia, culminando no Golpe Militar de 1964. Os investimentos em rodovias, impulsionados pelo planejamento da Sudene, foi de extrema importância para conectar o Nordeste com as demais regiões do Brasil. Entretanto, a implementação efetiva dessas obras só ganhou fôlego após o Golpe Civil-Militar de 1964, com investimento aprovado de US\$18,4 milhões, quando o regime ditatorial encontrou no apoio norte-americano uma oportunidade para expandir e executar a infraestrutura rodoviária com o objetivo de desenvolvimento econômico e controle social. Portanto, o I Plano Diretor da

Sudene, mesmo havendo adversidades para a sua efetivação, foi o suporte e o referencial que o Nordeste precisou para os seus projetos de integração nacional, desenvolvimento econômico e industrial. A ajuda financeira americana, embora essencial para a execução de diversos projetos, foi responsável por um dos piores momentos que um país pode passar, um momento de extrema violência, censura e tortura.

Palavras-chave: Sudene; Sistema rodoviário; Plano Diretor; Nordeste; Aliança para o Progresso.

Agradecimentos: O presente trabalho foi realizado com apoio do Instituto Federal de Goiás (nº 19/2023). COSTA, J agradece ao CNPq pela bolsa concedida.